MOTOR SHOW / GRANDE FESTA NEI PADIGLIONI DELLA FIERA DI BOLOGNA

Auto, nove giorni di regno

MOTOR SHOW
Gli orari e i prezzi

Il Motor Show è seguito giornalmente dalla televisione. Questi gli appuntamanti per i pprossimi giorni: oggi dalle 11,30 alle 15,15 su Rai 2 e alle 0,40 su Rai 3; domani dalle 11,30 alle 16 su Rai 3; venerdì alle 11,15 su Rai 3 e alle 0,30 su Rai 2; sabato alle 1 su Rai 2; domenica alle 13,30 su Rai 3 e alle 0,50 su Rai 2.
Per chi volesse recarsi a Bologna per una visita al Salone ecco gli orari di apertura e i prezzi d'ingresso: la manifestazione resta aperta dalle 9 alle 18 nei giorni feriali e dalle 9 alle 19 nei giorni festivi. Il biglietto d'ingresso costa 30.000 lire. Sconti per gruppi o comitive (25.000) e per i ragazzi sotto i 14 anni (20.000).

L'auto protagonista attiva
e non solo oggeto da ammirare
In parallelo i temi di mercato
e delle incertezze economiche

Il Motor Show in piena attività. Aperto al pubblico sabato scorso il Salone bolognese promette, facendo leva sulla quale globale presenza della «case» automobilistiche e motociclistice, attorniate da un vasto panorame di attività collaterali, di tutto il mondo produttivo che ruota attorno alle quattro e alle due ruote. E, probabilmente, come nelle passatre edizioni, il numero dei visitatori toccherà punte importanti, batterà record a fare di questa manifestazioni una prova lampante dell'appeal che questi «oggetti» sanno ancvora emanare.
Ed è indubbio che l'automobile, nelle sue tante versioni, nelle sue tante proposte, a coprire praticamente tutte le esigenze che il consumatore d'oggi può avere. L'auto resta la regina di questo tipo di esposizioni: e non soltanto perchè si propone all'apprezzamento e all'ammirazione statica, negli stand delle varie «case», ma anche perchè diventa protagonista dinamica, si esibisce in movimento, in tutte le sue forme anche quelle più esasperate come come prestazioni.
Fin qui l'aspetto, per così dire, folcloristico della manifestazione, ovvero quello destinato al grande pubblico, alla massa degli appassionati. Ma in parallelo si vivono e si cercano di dibattere altre motivazioni forse più aride, forse meno appariscenti ma alla fine più importanti. Il settore produttivo e commerciale è in questi tempi, in sofferenza: vi sono, per molte case produttrici grossi problemi economici, vi sono altrettanto importanti problemi di mercato. I tempi delle vacche grasse, forse tempi esasperati, sembrano finiti; ci si deve adattare a situazioni meno splendide.
Il mercato in Italia, ormai, tutti ne sono più che convinti, chiuderà l'anno con un calo attorno, anzi probabilmente superiore al 20 per cento; analoghe situazioni, con pochissime eccezioni, si stanno verificando negli altre nazioni europee. La crisi economica ha colpito molto pesantemente l'automobile e tutti devono rifare i conti. E sarà necessario rifarli perchè non è ragionevole pensare che si possa tornare ai livelli degli ultimi anni: il tetto del milione e ottocentomila vetture, o poco più, vendute rappresente, molto probabilmente, il livello fisiologico e razionale per il mercato Italia. Vi potranno essere, in qualche caso, in qualche momento, piacevoli puntate verso l'alto, ma la media, è ragionevole pensarlo, resterà attorno a quella cifra.
E allora questa previsione, quasi ormai certezza, porta con sè tutta una serie di problemi paralleli: l'industria dell' automobile è settore centrale delle economie dei paesi industrializzati, ha un peso economico e occupazionale, anche attraverso il cosidetto indotto, ovvero le produzione di componentistica e di accessori, assoluto. Il ridimensionamento del settore porterà a sensibili contraccolpi di livello sociale, come può ben dimostrare l'esempio attuale della tedesca Volkswagen e le trattative tra Fiat e sindacati.
E'indubbio che si deve trovare un nuovo equilibrio: tutti gli addetti ai lavori presenti a Bologna se ne sono dimostrati ben consapevoli e la discussione è stata sulla via da seguire, su quale sia la migliore e la meno dolorosa. Ecco al Motor Show oltre alle splendenti carrozzerie delle vetture c'è questa clima, questa atmosfera di impegno e di attesa.

LE PRINCIPALI AZIENDE ESPOSITRICI LUNGO IL PERCORSO

Padiglioni:
22: Mercedes (museo)
24: Chrysler, Hyundai, Mitsubishi
23: Car Stereo
21: Bugatti, Lotus
26: Honda
29: Moto e accessori
28: Citroën, Opel, Seat
30: Moto e accessori
36: Alfa Romeo, Aro, BMW, Lada, Lancia, Mazda, Saab
27: Peugeot, Renault, Rover
25: Fiat
32: Audi, Skoda, Volkswagen
33: A.B.T., Brabus, Engines Engineering, Ferrari, Italdesign, Kia, Maserati, Pininfarina, Porsche, Reliant, Schnitzer, Subaru, Suzuki
31: Toyota

INQUINAMENTO / IL PROBLEMA A TRIESTE

Somma di vuoti e indisciplina

Trieste, come tante se non tutte le grandi città italiane, soffre di inquinamento. In determinate situazioni atmosferiche, in caso di persistente alta pressione per esempio, la quantità di gas venefico presente nell'aria, sopratutto nelle zone del centro cittadino, supera i limiti di guardia. Gli ammonimenti che giungono dalle centraline piazzate in luoghi strategiche ammoniscono che sono necessari provvedimenti immediati per bloccare il crescere dell'inquinamento.
L'ultimo intervento da parte dell'autorità è stato quello di imporre le «targhe alterne», ovvero una misura che raramente a dato buoni risultati. L'arrivo della Bora ne ha rimandato l'applicazione, ma certamente non ha dato un avvio almeno alla risoluzione del problema.
Un problema che, invece, si presenta in tutta la sua attualità e che impone interventi drastici. E questa incombenza è fatta ancora più stretta dai vuoti e dalle mancanze del passato, dal non aver fatto procedere in parallelo all'aumento del numero di automobili presenti sulle strade l'adeguamento dell'impianto di traffico cittadino (parcheggi, sensi unici, semafori e così via). A peggiorare la situazione è giunto poi la crescente indisciplina da parte degli automobilisti. Nelle pagine interne un'inchiesta sul problema.

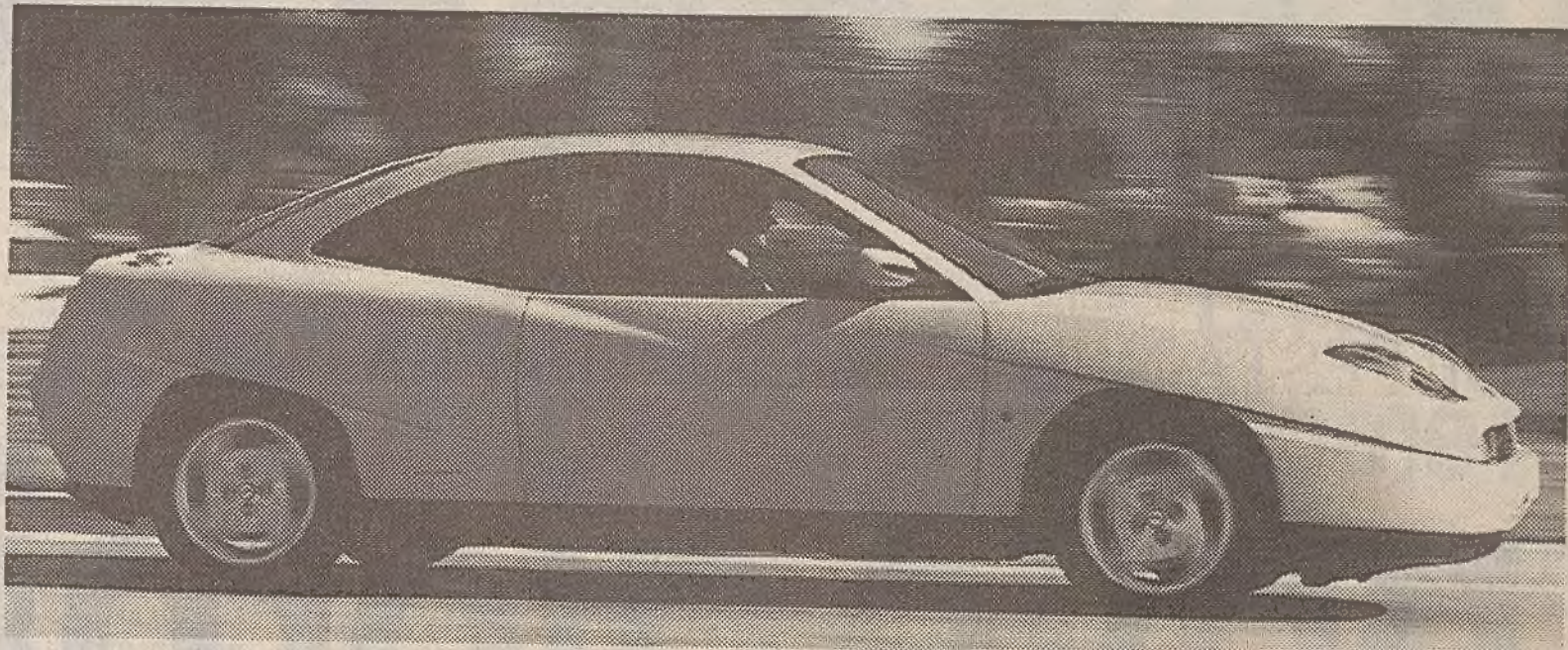
IN QUESTO NUMERO

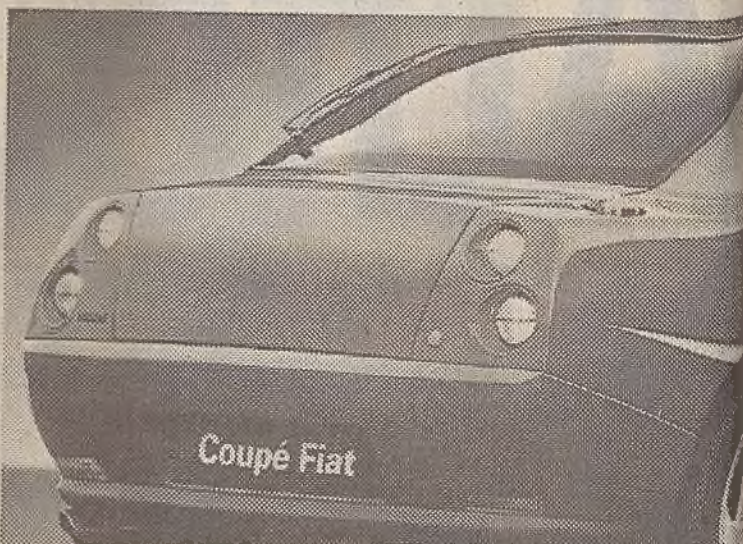
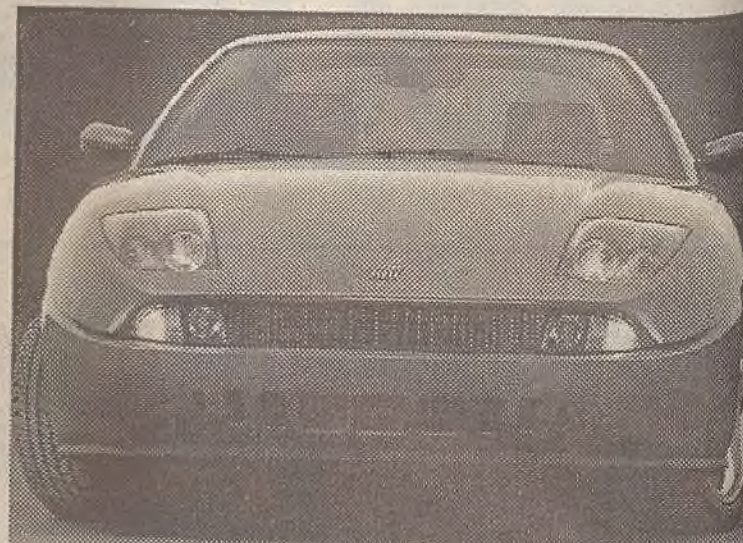
MOTOR SHOW / IL NUOVO MODELLO TORINESE SI OFFRE AL GIUDIZIO DEL PUBBLICO

Coupè giusto al punto giusto

Una linea interessante

Prezzi da 36 a 43,5 milioni

Una circostanza fortunata, senza dubbio: la vicinanza fra la presentazione ufficiale, qualche settimana fa in Costa Azzurra, e la partecipazione al Motor Show hanno significato per il nuovissimo Coupè Fiat una doplice, eccellente occasione per richiamare con forza l'attenzione sia degli addetti ai lavori, sia del largo pubblico.
Ed è altrettanto indubbio che questa vettura, che rappresenta il ritorno (un ritorno opportuno, si deve riconoscere) in un settore produttivo e di mercato abbandonato, non si sa quanto giustamente, due decenni fa (l'ultimo coupè vero è stato il famoso 124, mentre tale non può a rigore essere definito il 128 3P).
E proprio l'importanza di questo avvenimento, accompagnata dalla necessità dettata dalla congiuntura certamente non favorevole, ha «costretto» i responsabili della «casa» torinese a fare kle cose per bene, a dotare questo modello di tutte le positività possibili nell'ambito del segmento di mercato prescelto e della fascia di prezzi prescelta.
Un lavoro accurato che coinvolge tutti gli aspetti della vettura, dal design, alla motorizzazioni, dalla meccanica al confort generale, dalla sicurezza al rispetto ambiantale e così via. La carrozzeria, la linea del Coupè è frutto della collaborazione fra il Centro stile della Fiat e Pininfarina (e sarà proprio il carozziere torinese a occuparsi della produzione al ritmo di 20.000 pezzi all'anno): una collaborarazione che ha dati frutti eccellenti.
Una linea personalissima, inequivocabile: muso aggressivo, caratterizzato dai generosi fari coperti da cupolette di materiale sintetico, dalla pressochè totale scomparsa della griglia ridotta quasi a una fessura; le fiancate basse, il cui slancio è sottolineato da una specie di zeta; la parte posteriore tronca e molto originale, stilizzata che ha come «decorazione» soltanto le luci e gli stop piccoli e di forma circolare.

Dimensioni giuste, poi. L'ingombro esterno del Coupè è un altro fattore azzecato, essendo stato in grado di creare un «oggetto» compatto e dalle linee equilibrate e, al tempo stesso, di realizzare volumi e capacità interne eccellenti. A tutto favore del necessario confort e desiderata abitabilità: un giudatore e un passeggero laterale ben accolti dai sedili di foggia sportiva e posti posteriori generosi, in relazione al tipo di vettura. A ciò si deve aggiungere un bagagliaio di tutto rispetto. che è stato possibile ottenere proprio in virtù della particolare forma del baule posteriore.
E comodità è altrettanto necessaria, se non ancora di più, per il guidatore: . realizzazione ergonomica, come oggi è di moda dire, del posto di guida, che ricorda quello degli aerei, ovvero raccolto e compatto, con la possibilità di trovare un ottimale rapporto fra sedile e volante, con tutta la strumantazione ben posizionata e ben visibile.
Il Coupè è equipaggiato da due motori, entrambi 16 valvole e di 2 litri. Uno è potenziato da un turbocompressore e raggiunge la potenza massima di 195 cv a 5500 g/m, che raggiunge una velocità massima di 225 orari e accelera da 0 a 100 in 7,5 secondi.

Coupé Fiat

MOTOR SHOW / FIAT

Altre offerte del gruppo

Le novità, sebbene, non assolute, nel gruppo Fiat non si limitano al solo Coupè. E' pronta, per esmpio, una rinnovata gamma della Cinquecento, che è stata rivista in moodo da soddisfare le esigenze di una clientela differenziata, e che abbia una attenzione particolare agli automobilisti più giovani.
La via seguita a questo fine è stata quella di una differenziazione cromatica sia della carrozzeria, sia degli interni, con particolari abbinamenti che contraddistinguono tre linee di stile: Giovane, Classica e Suite ed è stata, infine studiata una colorazione tono su tono per la plancia e per alcuni elementi di arredamento. Sono stati anche raffinati alcuni particolari dello stile esterno, è stata migliorata la funzionalità di alcuni componenti ed è stata arricchita la gamma degli optional disponibili, con l'introduzione di particolari come le ruote in lega leggere e l'autoradio.
Interessante debutto anche per la Lancia che oltre a offrire all'apprezzamento dei fans l'ultima serie della gloriosa Integrale (una vettura caratterizzata dal colore giallo corse, che pprodotta in numero limitato è già stata esaurita), presenta la nuova Delta HF, che sarà commercializzata nella seconda metà di dicembre: una vettura caratterizzata da una carrozzeria aggressiva e mossa dal collaudato 4 cilindri di 1995 cc, che il turbo porta a 190 cv di potenza, per 220 km/h di velocità massima e 7,5 secondi nel passare da 0 a 100 orari.
Per l'Alfa Romeo, infine, tutta la gamma compreso l'ultima versione 164, ovvero la prestigiosa Q4 integrale, presentata recentemente e che costituisce il top produttivo della «casa».

MOTOR SHOW / PRIMA MONDIALE A BOLOGNA

Citroen Zx entra nei club dei break

Ingombro esterno concenuto e tanto duttile spazio interno - Prezzi competitivi

La Citroen ha scelto il Motor Show di Bologna per lanciare, in prima mondiale, la versione break della Zx. Un avvenimento che sottolinea, al tempo stesso, sia la vocazione internazionale della «casa» francese, sia l'importanza che riveste il mercato italiano. Sopratutto per quanto riguarda le break in particolare, un tipo di vettura che sta conoscendo un crescendo di stima e di preferenze da parte dei consumatori. E tale preferenza deriva da ciò che le «familiari» offrono in più in relazione alla duttilità d'impegno e alle capacità di carico: Qualche cifra come prova: i break in Europa rappresentano quasi il 9 per cento del segmento M1 (oltre 350.000 vetture); in Italia, in particolare, in questi ultimi mesi l'incremento di vendite ha superato il 50 per cento, tanto da permettere di raggiungere una percentuale sulle ricordate 350.000, del 27,7%.
E' in questo settore competitivo che la Citroen Zx Break viene a cimentarsi, con molte freccie al suo arco. Vi è, innanzitutto, lo spazio interno a disposizione: una qualità ottenuta a scapito, se così si può dire, dell'ingombro esterno. Come lo stesso direttore generale della Citroen Italia ha voluto sottolineare, «è stato preso risparmiato lo spazio esterno per metterlo all'interno, il tutto per soddisfare le esigemze sempre crescenti, sempre più smaliziate dei fans di questo tipo di vetture». Quindi grande duttilità di impiego e ampie possibilità di adattare le caratteristiche della vettura alle necessità e al tipo di impiego.
La gamma della nuova Zx Break è formata da quattro motorizzazioni, due diesel e due benzina. I primi due, ovvero diesel e turbodiesel, sono quattro cilindri di 1995 cc e sono abbinati ai livelli di equipaggiamento Avantage e Aura, gli altri, ovvero i benzina, sono il 1400 cc, nei livelli Avantage e Aura, e il 1.8i nel solo livello Aura.
Come ultima chance a favore di questo nuovo modello Citroen vi sono i prezzi: per 90 giorni dalla data del contratto (la commercializzazionepartirà dal prossimo mese di gennaio) la vettura godrà di un particolare prezzo di lancio, 19.950.000 lire per la versione Avantage: un prezzo che rappresenta un record assoluto, non esistendo oggi alcuna break di questo segmento che rimanga sotto la soglia dei venti milioni.
Il lancio della Citroen Zx Break rappresenta una chance importante per la filiale italiana della «casa» francese in prospettiva; ma vi sono altri fattori che spingono in questo senso, come l'arrivo di due nuove versioni Ax fatte apposta per l'Italia e la maggiore libertà fiscale concessa al diesel. Un complesso di fattori che suggeriscono ottimismo.

MOTOR SHOW / PANORAMA

Tutte le auto in mostra

Non novità assolute, ma una serie di proposte interessanti, di nuove versioni, di vetture già presentate nelle settimane e nei mesi passati. La tedesca Bmw ha nel suo stand la sua gamma completa, berline e sportive, con un tocco di preziosità offerto da tre pezzi della art collection Bmw: una 320i dipinta da Lichtenstein nel '77, una M1 realizzata da Andy Warhol nel '79 e una M3 dall'italiano Sandro Ghia.
Sempre in campo tedesco la Volkswagen, con le due nuove Golf, l'Ecotec e la Variant e tutta la gamma delle Polo, che ora viene offerta nelle versioni Best Seller, Sound e Sport. Nello stand Porsche, infine, fa bella mostra la Carrera 911.
Dalla Francia, oltre alla novità assoluta Citroen Zx Break, vi sono tre nuove versioni della 306, XSi, S16 e Cabriolet. Nessun particolare novità in casa Renault, presente con l'attuale gamma.
Nutrita la presenza giapponese, con la Sonica Hyundai, l'anteprima dei ritocchi sulle Colt e Lancer Mitsubishi, i coupè della Civic Honda e le Toyota Carina e Supra.

MOTOR SHOW / LA NUOVA BERLINA DOMINA NELLE PPROPOSTE SEAT

Cordoba completa il trittico

SEAT / IL DIRETTORE

Da Martorell la realtà del rilancio

L'immagine della spagnola Seat è quella di una societè d'attacco, lanciata verso prestigiosi obiettivi, individuati da tempo non solo entro i confini nazionali ma anche allargata a tutti i possibili mercati europei, e ben decisa a ottenerli. La congiuntura economica certamente non favorevole, che ha colpito in modo particolare il mondo dell'auto, non sta rendendo certamente facile questo cammino. Ed è proprio la Spagna che sembra fra le realtà che più stanno soffrendo questi contraccolpi.

E di conseguenza anche la Seat, che è fra le realtà economiche più avanzate e più importanti nel panorama economico iberico. Il forte impegno, sopratutto finanziario, espresso nel recente passato per realizzare Martorell ha posto la società in una situazione delicata, con una forte esposizione finanziaria derivata dai grossi investimenti di questi ultimi tempi, che proprio per le difficoltà generali non sembra molto facile superare.

Ma è altrettanto forte, altrettanto motivata la determinazione che caratterizza la giovane e attiva dirigenza della «casa» soagnola: la decisione di proseguire il programma prefissato non sembra aver subito rallentamenti di qualche importanza.

A Bologna, ad accompagnare, a dar forza al debutto italiano dell'ultima proposta Seat, ovvero la Cordoba c'era il vice presidente dell'azienda di Barcellona, Manuel Garcia Moreno, responsabile del settore commerciale. dalle sue parole sono emerse chiaramente le linee che la Seat intende seguire e alle quali vuole fortemente restare fedele: «La Spagna sta vivendo un difficile momento economico, indubbiamente, che sta già provocando confronti anche duri fra sindacato e governo. La Seat partecipa e, al tempo stesso, si sente estranea a quasta situazione perchè crede fermamente di essere uno degli esempi più avanzati di politica sociale. Crediamo che l'obiettivo di diventare sempre più competitivi sia quello centrale; produttività e qualità del prodotto sono le vie da seguire, le uniche remuneranti».

Programma chiaro e direttive altrettanto chiare: «Su tutto ciò c'è chiarezza e direi accordo fra la Seat e il sindacato: noi, per poter continuare la nostra via, abbiamo assoluto bisogno di razionalizzare il lavore nelle nostre quattro fabbriche, spostando molte lavorazioni dagli impianti vecchi, come quello della Zopna Franca a Barcellona, alla moderna realtà di Martorell. Ciò comporterà un certo ridimensionamento della forza lavoro: vi sono settemilà lavoratori in esubero: il taglio deve essere fatto e noi, naturalmente in parallelo con governo e sindacati, faremo di tutto per far sì che ciò avvenga con un impatto sociale morbido».

Ma è la conclusione di Garcia Moreno il riassunto più efficace della filosofia aziendate: «Salvare la Seat significa salvare il progetto economico della Spagna».

Berlina di due volumi e mezzo e 5 porte

si posiziona fra Ibiza e Toledo

Sette motori, cinque benzina e due diesel

I prezzi vanno da 18 a 29 milioni

Cordoba, città magica della Spagna storica e Cordoba ultima nata della spagnola Seat a prosecuzione di quel preciso ed ambizioso programma di rinnovamento totale che la «cassa» di Barcellone aveva definito negli scorsi anni. E questa nuova vettura, la Cordoba appunto, viene ad essere il terzo tassello di questo edificio in costruzione. Giunge a scadenza giusta, 32 mesi dopo la presentazione della Toledo e un anno dopo il debutto dell'Ibiza e ha come obiettivo principale quello di conquistare uno spazio consistente per la Seat nel cosidetto segmento C, uno dei più affollati a livello europeo, valendo il 31 per cento del totale, corrispondente a 3 milioni di vetture all'anno.

Vettura media, quindi, che si posiziona al centro della gamma Seat a fare da trait d'union fra le citate Toledo e Ibiza. E, di conseguenza, destinata a quel consumatore medio che, oggi più che mai ammaestrato dai recentissimi contraccolpi economici, chiede qualità, funzionalità, affidabilità all'oggetto che si decide as acquistare.

E anche, çertamente, immagine: la Cordoba, realizzata dal Centro stile Seat con l'ormai tradizionale collaborazione di Giorgietto Giugiare, sembra avere al suo arco anche questa freccia. La linea della nuova vettura è indubbiamente accattivante: una due volumi e mezzo a cinque porte dalle componenti equilibrate, che prende come base l'idea avviata con l'Ibiza e che poi la porta avanti con sviluppo autonomo. Il tutto ad ispirare un concetto di dinamismo di sportività, di spirito giovanile. Se questo, come sembra essere, è stato l'obiettivo perseguito dagli ideatori della Cordoba, è innegabile che la meta sia stata raggiunta.

ingombro medio esterno si diceva, ma tale da permettere un'eccellente abitabilità interna, una possibilità di creare un posto guida di stretto valore ergonomico, di fornire la vettura di un bagagliaio generoso. E questi interni costruiti con materiali di qualità, a rendere confortevole la vita del guidatore e degli eventuali passeggeri.

La Cordoba entra sul mercato proponendosi, come è consuetudine della Seat, con una gamma già ampia: sette le motorizzazioni disponibili, di cui cinque a benzina (1.4 di 60 cv, 1.6 di 75 cv, 1.8i di 90 cv, 2.0i di 115 cv e 1.8i 16v di 130) e due diesel (1.9 di 68 cv e 1.9 Turbodiesel di 75 cv). Tutti motori noti e già collaudati da precedenti utilizzazioni. Tali motorizzazioni si abbinano con tre livelli di equipaggiamento: Clx, Glx e Gt.

Particolarmente competitivi i prezzi, tutti naturalmente chiavi in mano: 1400 Clx 18.280.000; 1400 Glx 19.650.000; 1600 Clx19.500.000; 1600 Glx 20.700.000; 1800 Glx 21.720.000; 1800 Gt 16 valvole 29.430.000; 2000 Gt 26.860.000; 1900 diesel Clx 20.400.000; 1900 Turbodiesel Gt 26.105.000.

La Cordoba è già sulò mercato e una buona fetta, se non il 50 per cento, della produzione è destinata ai mercati esteri, seguendo una ben precisa filosofia Seat: in Italia il programma è di piazzarne 2.000 già entro il '93. Una pacchetto, senza dubbio, importante.

MOTOR SHOW / L'ELEGANTE '600'

La Rover in doppiopetto

Abitacolo lussuoso e grande dotazione di serie - Mini Cooper in pista

E' l'unico grande produttore europeo ad avere incrementato le vendite e il fatturato in un anno, come quello che sta per concludersi,caratterizzato da una forte crisi. Le statistiche dicono che nei Paesi dove la flessione media è stata del 15 percento questa Casa ha aumentato le vendite della stessa cifra. Non basta: tutti licenziano o cercano di accollare allo stato gli esuberi, mentre questa azienda assume operai e ingegneri. Stiamo parlando della Rover, artefice di un vero miracolo, non solo legato al momento favorevole dell'economia britannica, ma riguardante tutta Europa. All'inizio del '90 aveva introdotto la 200 e la 400; ora è la volta della 600, una delle più belle ed eleganti vetture del Motor show. Inoltre, la Rover è da poco rientrata nel campo delle cabrio e delle coupé, aumentando nel contempo il proprio impegno nel settore dei motori diesel. Ma non basta. Come ha sottolineato l'amministratore delegato Graham Morris nel corso di una conferena stampa, nel settore dei fuoristrada il gruppo Rover negli ultimi tempi ha introdotto il Discovery e ha progressivamente migliorato i suoi cavalli di battaglia: Defender e Range Rover.

La Rover 600 rappresenta anche il completamento dell'ambizioso programma di rinnovamento iniziato quattro anni fa. Si è trattato di una vera rivoluzione, che ha riguardato anche il settore commerciale. Da poco tempo, infatti, è in atto un'operazione-fiducia che non trova precedenti. Si chiama 'Rover Commitment Scheme': consente di cambiare la vettura nuova con qualsiasi altra, entro 30 giorni dall'acquisto.

Ma parliamo della '600'. Prodotta nello stabilimento di Cowley, questa bella berlina ha un 'cx' di 0,31, degno di una gran turismo. All'interno c'è la tipica atmosfera delle auto britanniche di classe superiore, con finiture curatissime e uso di materiali pregiati, dal velluto alle pelle, al legno.

Due i motori disponibili, entrambi da due litri e a sedici valvole, ma con potenze differenti (115 e 131 cavalli). E le velocità di punta sono nell'ordine dei 200 orari.

Ma qui a Bologna la Rover ha voluto continuare a stupire: a 35 anni dalla nascita la 'Mini' colpisce ancora; ritorna, infatti, in pista la mitica Mini Cooper 1.3i. Darà vita alla Mini Cooper Cup, un trofeo monomarca di velocità voluto dalla Rover Italia, come ci ha spiegato la simpatica Pr, Marilù Granieri. Insomma, la leggenda, ritorna in pista.

Ro. Ca.

MOTOR SHOW / DUE RUOTE

Disertano le giapponesi Aprilia punta sulle sportive

Anche moto al salone bolognese. Nonostante l'assenza di Honda, Yamaha e Kawasaki. Fra le novità la Rs Sport Production 125 '94 dell'Aprilia. La Casa di Noale presieduta dal dinamico Beggio ha voluto così sottolineare l'importanza della rassegna, anche se questa è arrivata poche settimane dopo il Salone di Milano.

Insomma, il Motorshow delle due ruote parla soprattutto italiano e quindi l'Aprilia ha posto sul palcoscenico una super-moto. E' il risultato di un lavoro che ha portato a otto titoli tricolori sui dodici disponibili di questi ultimi anni. E' una 'gp' destinata soprattutto alla pista ma omologata anche per il normale uso stradale. Una moto, comunque, da consigliare a chi ha una buona esperienza, considerate le sue prestazioni eccezionali.

Non conosciamo ancora nè il prezzo nè la velocità massima (che la Casa tiene ben segreta). Ma sappiamo che il motore è un monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido con cilindro in alluminio, e con lamelle dell'aspirazione in fibra di carbonio. L'accensione è naturalmente elettronica e il carburatore è un Dellorto da 28. Il cambio è a sei rapporti e l'avviamento è sia elettrico sia a pedale.

Ma il telaio è il vero punto forte. E' a doppia trave inclinata in lega d'alluminio, con struttura a guscio in parete sottile e nervature incrociate di rinforzo. Insomma, è fatto per gareggiare ...e vincere.

Davanti c'è una pregevole forcella Marzocchi a steli rovesciati; dietro un monoammortizzatore idraulico con possibilità di relazione continua sui freni di compressione e di estensione.

Super-dimensionati anche i freni: all'avantreno ce n'è addirittura uno da 320 mm., con disco flottante.

Entrambi gli pneumatici sono da diciassette pollici e il peso di questa cavalcatura è di 115 chilogrammi, come da regolamento imposto dalla Federazione motociclistica italiana per le gare di Sport Production.

Insomma, si tratta di una due ruote estremamente raffinata. Quasi da collezione.

r.c.

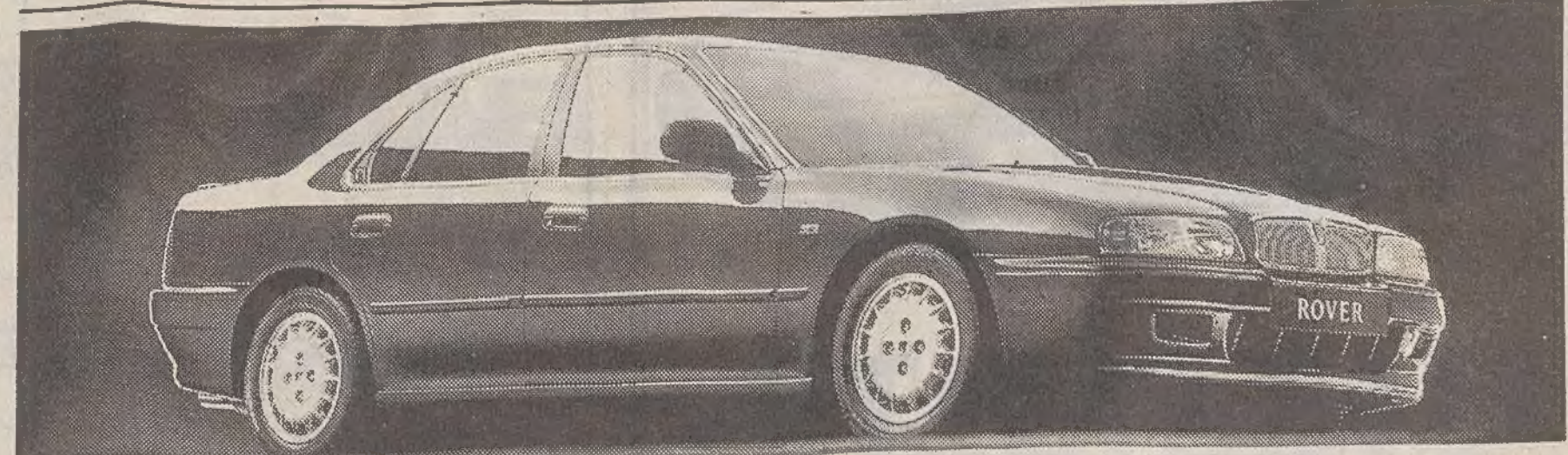
MOTOR SHOW / BILANCI E PROGRAMMI OPEL

Pronte Vectra e Calibra per il '94

La Opel sembra essere una di quelle «case» che meno delle altre ha sofferto la crisi del '93: il Motor Show è stata l'occasione per riepilogare quanto è successo quest'anno e di annunciare quelle che saranno le novità, o almeno le prime novità già programmate per il '94.

Nel '93, è stato assicurato, la Opel avrà dei risultati che ricorderanno da vicino quelli dell'anno precedente, quindi già positività, vista in relazione alla crisi generale e ai veri e propri crolli di vendite subiti da altre aziende, ma il tutto compensato da un sostanzioso aumento in percentuale di penetrazione, che dovrebbe passare dal 5,84 al 7,1 per cento.

Sono risultati che stimolano e che consolidano programmi e prospettive per il futuro. A Bologna la Opel ha voluto presentare in anteprima la gamma 1994 delle nuove Vectra e Calibra, due vetture che hanno già conosciuto un confortante riconoscimento da parte del mercato: un comulato di vendite che ha già superato le 100.000, con un rapporto di quattro a unó a favore della berlina.

Identiche per estetica e per meccanica i nuovi modelli saranno dotati di una coppia airbag full-size, ovvero di dimensioni maggiorate e un doppio display. I prezzi da 22.920.000 per la Vectra e da 33.385.000 per la Calibra.

SICUREZZA / L'IMPEGNATIVA GUIDA INVERNALE E I RISULTATI OTTENUTI DALLA WEISSENFELS

La neve è finita in catene

Nelson Piquet, il grande campione brasiliano, disse che per diventare un fuoriclasse bisognerebbe prima imparare a guidare su una pista cosparsa d'olio. Il finlandese Kankkunen, durante una prova sulla sua pista privata in Finlandia, ci sottolineò che la dote maggiore di un rallista non sta nella forza, ma nei nervi: il piede di velluto è il vero vincitore della neve. E lo stesso campionissimo finlandese ci confidò che comunque un bel paio di catene (da tenersi nel bagagliaio) può rivelarsi indispensabile se la strada diventa un cumulo di neve o se il ghiaccio trasforma l'asfalto in una pista per bob.

Dunque, piede di velluto e catene sempre pronte. Intendiamoci, c'è anche la trazione integrale ma in alcune situazioni non basta. Inoltre, il settore è in grave crisi: dunque, bisogna adeguarsi alle due ruote motrici.

Ma parliamo di catene. C'è un nuovo patto d'acciaio fra l'uomo e la sua automobile. Un patto che punta sulla sicurezza attiva.

Ve li ricordate i tempi 'eroici' dell'auto, quando le quattro ruote si muovevano ad handicap, e cioè si arrendevano davanti alla prima neve d'autunno?

Ebbene, fra gli artefici mondiali di questo patto d'acciaio è stata la Weissenfels. Come ci è riuscita? Con la qualità ma anche con l'innovazione: ve le ricordate le catene per auto 'Clik clak' volano del primo vero boom nel nostro Paese? Ora il colosso industriale che ha la sua prestigiosa sede immersa nel verde delle Alpi orientali è riuscito ad andare ancora più in là: la ricerca tecnologica avanzata ha consentito la creazione di catene che si applicano in una manciata di secondi.

Proprio questo era il maggiore freno psicologico alla diffusione della catena da neve in Italia. Diciamolo francamente: un ruolo importante (e negativo) lo hanno giocato la disinformazione sulla sicurezza stradale ma anche la difficoltà tecnica di rendere facile e veloce il montaggio.

Una fase del montaggio di una catena 'Tik Tak' Weissenfels. La catena dell'ultima generazione può essere installata in una manciata di secondi.

La Weissenfels ha voluto giocare in contropiede, ed è riuscita ad abbattere la barriera del tempo. In poche parole, le sue catene 'Tik Tak Istamatic' si possono montare in qualcosa come 180 secondi.

Ma questi dati non sono fini a se stessi: non sono stati ottenuti, infatti, mettendo alla prova l'abilità di un meccanico esperto o di un tecnico della stessa Weissenfels. Sono il tempo effettivamente impiegato da un automobilista normale con ruote normali e in normali condizioni di innevamento.

A tenere in mano il cronometro non sono stati i tecnici Weissenfels, ma gli ingegneri del Tuev tedesco, l'ente di controllo più autorevole del mondo. E a controllare i tempi per il montaggio delle 'Tik tak' sono stati anche giornalisti specializzati e ingegneri giapponesi.

La Weissenfels, però, raggiunge20risultati di livello assoluto non solo con le 'Tik Tak Istamatic', ma anche con le 'Tik Tak Tl' (per fuoristrada e camper) o con le 'Rex Tr' a cavo flessibile.

La Weissenfels di Fusine è l'unico produttore al mondo ad offrire l'alternativa fra i due sistemi di montaggio: ad arco elastico (come per le 'Tik Tak') con agganciamento posteriore pilotato; e a cavo con agganciamento a vista. In entrambi i casi gli ingegneri hanno voluto adottare una catenella di tensione che fosse già inserita nel dispositivo di chiusura autobloccante. La doppia filosofia costruttiva è stata decisa al fine di accontentare chi, per esempio, condiziona la scelta della catena alla necessità di avere un imballo compatto da riporre nel bagagliaio.

E' questo il caso dei modelli di punta del sistema a cavo, e cioè la 'Rex M 12' per autovetture e la 'Rex Tr' per fuoristrada e camper.

Comunque, il sistema ad arco flessibile è enza dubbio il più sofisticato: i ganci terminali sono muniti di magneti per un aggancio istantaneo e sicuro, inoltre i tenditori sono sigillati.

Uno sguardo anche ai prezzi. Anche questi da sfida. Per un paio di catene 'Tik Tak Istamatic' si va dalle 136 mila per le city car alle 211 mila per una super-ammiraglia. E si scende ancora di più se si opta, per esempio, per le 'Rex M 12': in questo caso si parte dalle 113 mila lire (con pneumatici 145-10 o 125-12 o 150/65-315). E con le Weissenfels 'Facile' la cifra scende a poco più di 70 mila lire per arrivare al massimo a quota 86.

Ma non finisce qui: con le 'Mangart' ad arco semi-rigido e le 'Security' a traversini paralleli si scende ancora nei prezzi: si possono avere con 40-60 mila lire.

Ma vediamo nel dettaglio una di queste catene. La 'Tik Tak Istamatic' con agganciamento interno ad arco elastico con terminali magnetici e con un battistrada a rombo, ha la maglia a 'D' realizzata in acciaio legato al nichel-manganese. Il laterale esterno, inoltre, è plastificato e dotato di sistema di chiusura autobloccante.

Con le catene montate, come si sa, bisogna procedere ad andatura molto moderata e, comunque, è opportuno toglierle quando l'asfalto ritorna pulito. Ma gli ingegneri del Tuev tedesco hanno voluto snobbare queste regole base: hanno usato le catene per centinaia di chilometri sull'asciutto senza che le maglie in acciaio e nichel-manganese venissero intaccate.

La grande industria capitanata da Carlo Melzi, coadiuvato dal nipote Guido Carignani, è riuscita, dunque, a produrre una catena che ha vinto le leggi del tempo e dell'usura. A tutto vantaggio della sicurezza.

Il vocabolario Zingarelli alla voce 'catena' parla di 'legame di ferro o di altro metallo...'. E in fondo la catena è un patto d'acciaio fra noi e la sicurezza. Un legame inscindibile.

Ro. Ca.

TECNICA / L'EUROCLASS HIGH DECKER

Iveco, quando il pullman diventa una limousine

Un comfort da favola. Costa mezzo miliardo

I 50 passeggeri hanno a disposizione un vero salotto, con poltrone ultra-comode e climatizzazione personalizzata, oltre che con tavolino, impianto stereofonico, televisore e videoregistratore... Il tutto in un'atmosfera ovattata, degna di una limousine.

Oggetto della nostra attenzione è un pullman che rivoluziona l'idea del viaggio. Intendiamoci, non si tratta di un autobus dappoco: è quanto di meglio possano offrire le grandi industrie mondiali. Si chiama EuroClass High Decker ed è prodotto dall'Iveco in stretta collaborazione con gli specialisti della Orlandi di Modena. Il prezzo di questo gioiello? Si avvicina al mezzo miliardo. Ma questa cifra che può sembrare enorme è in realtà in linea con il mercato. Del resto, una normale vettura da tre litri viene a costare ormai 80-100 milioni.

Il nuovissimo Iveco guarda risolutamente al turismo più esigente, in continua ascesa soprattutto nel Centro e Nord Europa. Il Vecchio continente assorbe in media 7 mila autobus desdtinati al turismo all'anno, metà dei quali finiscono in Germania. Il nostro Paese è in posizione arretrata, poiché manca una vera 'cultura dell'autobus'.

Comunque, l'EuroClass High Decker intende conquistare il grande pubblico puntando La versione proposta di base dispone di poltrone singole con un dispositivo di allargabilità, poggiapiedi regolabile, portariviste, cestino.... E inoltre, servizi igienici, telefono digitale satellitare Gsm per poter comunicare con tutta Europa, impianto video con due monitor a colori, due frigoriferi, ed eventualmente una cucina con scaldavivante.

Di rilievo anche la meccanica. Due i motori disponibili: un sei cilindri da 345 cavalli e un sei cilindri da 375. Talmente ben incapsulati da mantenere l'insonorizzazione a livelli appunto da vera limousine. Due anche i cambi: lo Zf meccanico a otto marce o lo Zf automatico a cinque rapporti.

Ma l'Iveco ha voluto andare oltre: ha puntato sull'ecologia, con emissioni gassose nettamente al di sotto di quelle prescritte dalle normative Euro 1.

E infine il design: questo Iveco EuroClass High Decker guarda già al Duemila, con superfici vetrate talmente ampie che al passeggero sembra di viaggiare in una campana di vetro. Nell'assoluto silenzio. Immerso nella natura.

r. c.

MOTO / I NUOVI 'HEROISM' E 'CX'

Gli scooter Kymco, da Taiwan con furore

Tecnologia molto raffinata e tanta cura nei particolari

Riesce a sfornare centinaia di migliaia di 'pezzi' all'anno e dà lavoro a cinquemila persone. Fino ad ora era costretta in pratica a operare soprattutto sul mercato interno a causa delle domanda sempre eccedente. Ma da poco ha deciso di dare battaglia addirittura nella tana del colosso Piaggio, e cioè l'Italia. Stiamo parlando della Kymco-Kwang Yang Motor Company , i cui scooter vengono importati dalla Padana Ricambi di Molinetto di Mazzano, in provincia di Brescia. All'inizio è stata una scommessa commerciale, ora è una positiva realtà. E al recente Salone mondiale di Milano, la Padana ha esposto ben quattro nuovi scooter: due Cx da un ventesimo di litro e due targati (125 e 150) con propulsori a quattro tempi in presa diretta, raffreddati ad olio.

Il Cx, nelle due versioni, si colloca fra i già noti Dj e Sniper che da tempo vediamo circolare a frotte anche sulle strade della nostra regione.

I due scooter targati si chiamano 'Heroism' e balzano subito all'attenzione per un design molto personale.

In un momento in cui tutte le Case sfornano scooter a getto continuo diventa più difficile tratteggiare le linee di qualcosa che sia personale, se non unica. Anche perché ormai tutti i produttori si affidano più al computer che al designer-uomo.

Nel massiccio scudo dell''Heroism' è incastonato un doppio, potente faro; sia il manubrio sia la ruota anteriore sono parzialmente carenati, e il sellone, abbastanza ampio, è seguito da un comodo portapacchi. Meno ci convincono le linee laterali 'a gondola'.

L''Heroism' Kymco dispone di freni a disco sia davanti sia al retrotreno, difrecce di indicazione, di capaci vani dietro la sella e sotto allo scudo, e pesa dai 98 chili dell'ottavo di litro ai 103 del fratello maggiore.

I prezzi? Non ci sono stati ancora comunicati, mentre quelli dei modelli Cx da 50 cc variano dai 3 milioni e centotrentamila al 3 milioni e 350 mila. Tra i più bassi, vista la dotazione di bordo di questi modelli arrivati dalla piccolagrande isola di Taiwan.

I Cx hanno nell'eleganza e nella cura dei particolari le loro armi migliori. Davanti montano il freno a disco (nella versione Super), e il generoso motore raffreddato ad aria forzata ha la miscelazione separata e l'accensione elettronica.

All'inizio i prodotti Kymco sono stati visti con curiosità ma anche con sufficienza e diffidenza, ma nel giro di poche settimane hanno conquistato l'utenza italiana, andando letteralmente a ruba. Infatti, si sono dimostrati non solo economici, ma anche affidabili e facili da condurre.

L'industria Kwang Yang è una delle tre grandi aziende motociclistiche di Taiwan e nei Paesi asiatici il marchio Kymco è ormai sinonimo di scooter di qualità.

Infine, una considerazione. Gli ultimi saloni internazionali hanno segnato una svolta: l'industria motociclistica giapponese sta risentendo della crisi sia interna sia internazionale. Anche perché Taiwan da una parte e gli italiani dall'altra hanno sferrato una formidabile offensiva. Puntando sulla qualità.

Roberto Carella

MOTO / IL RILANCIO DELLA PIAGGIO

Gilera «Typhoon» da record: è il più venduto in Europa

La Gilera non molla. Il Typhoon, infatti, è lo scooter da 50 cc. più richiesto dai giovani di tutta Europa. In soli otto mesi è stato prodotto in oltre 50 mila unità, ottenendo un vero record di vendite. Eccezionale il successo in Francia, dove il gioiellino del gruppo Piaggio ha scalzato gli scooter dei produttori locali.

La chiusura della fabbrica di Arcore, dunque, non pregiudica la vitalità del marchio Gilera. Insomma, i vertici Piaggio hanno voluto accentrare la produzione a Pontedera per evitare costose dispersioni. E nelle prossime settimane verrà probabilmente deciso di dare un nuovo impulso alla nuova Gilera.

A Bologna il Typhoon è una vera star degli stand motociclistici, ma la Piaggio ha voluto portare anche una primizia: il Porter a propulsione elettrica.

Lo scooter emblema della nuova Gilera, dunque, ha fatto centro. Solo nel nostro Paese è stato venduto in 30 mila unità. I motivi? La generosità del motore, il look decisamente aggressivo e innovativo e anche la copertura con una garanzia integrale triennale (... come fanno i giapponesi nel mondo dell'auto).

Ma la Piaggio sta contrastando le industrie nipponiche anche nel settore degli scooter targati con il 46 percento del mercato continentale. E gli Skipper 125 e 150 sono anch'essi leader del settore.

Parliamo ora del Porter elettrico, presentato in versione mini-bus combinato a 4 o a 6 posti, furgone per il trasporto merci con portata di cinque quintali e pickup con vasca per la raccolta dei rifiuti urbani. Il motore elettrico è a corrente continua tipo M100 della Micro Vett con potenza di 10 KW.

Ma questo Porter (di cui ci occuperemo anche in seguito) ha anche un sofisticato sistema di frenatura elettrica che, oltre a rallentare il veicolo, provvede a trasformare parte dell'energia cinetica che si sviluppa in frenata in impulso elettrico che va a ricaricare automaticamente le batterie.

INQUINAMENTO A TRIESTE / LA MINACCIATA E REVOCATA INTRODUZIONE DELLE TARGHE ALTERNE

Un'alternanza insufficiente

INQUINAMENTO / UNA «GUERRA»

Fra traffico disordinato e cattivo comportamento

TRIESTE - Un po' di Bora e la risoluzione del problema è rimandata: quella che, con buona audacia, si potrebbe oggi definire la «guerra delle targhe alterne», non c'è stata. Un rinvio che non risolve, perchè è indubbio che il caso tornerà, magari anche presto. Trieste, come tante città italiane, soffre di inquinamento atmosferico, ma anche di incertezze sui mezzi per combatterlo. Certezze solo sui «colpevole», ossia l'automobile, produttrice di gas velenosi.

Situazione pericolosa, quindi inaccettabile che richiederebbe interventi drastici, l'avvio di provvedimenti che possano promettere buoni successi: il più recente è stato quello, minacciato e comunque non applicato delle targhe alterne. Un provvedimento che ha suscitato subito reazioni e che non sembra essere in grado di risolvere il problema. In altre occasioni e in altre città è stato tentato con risultati ben miseri.

La convivenza tra auto e città passa attraverso ben altre...vie. Che sono poi quelle di una assennata politica globale relativa alla circolazione automobilistica. Nulla o quasi nulla è stato fatto: nella identica o quasi, situazione del passato si è immessa una quantita sempre crescente di traffico e non solo automobilistico. Ed è proprio questa caotica intensità la causa prima dell'inquinamento.

Sopratutto nelle zone centrali della città, dove lo spazio è minore e dove finisce per confluire la parte più consistente del traffico: situazione diventata oggi quasi drammatica, tanto pericolosa da imporre misure drastiche: ovvero sia la chiusura definitiva di alcune zone centrali (non traffico limitato ma chiusura totale per non creare parcheggi per privilegiati), sia la riorganizzazioneglobale del traffico.

Nulla, o quasi, come si diceva è stato fatto: un vuoto, mancanze di precise direttrici, il tutto lasciato alla libera interpretazione, all'educazione del singolo automobilista. Con il risultato di arrivare quasi al caos, perchè se certamente è condannabile l'assenza da parte delle autorità preposte alla soluzione del pproblema, dall'altra nulla può assolvere determinati, colpevoli comportamenti da parte dell'automobilista.

E vi è, innanzitutto, l'eccessivo uso dell'auto: la macchina non può più essere un accessorio indispensabile che tutti possono portarsi dietro sempre anche quando non è strettamente necessario, non può essere considerato un oggetto che si può abbandonare, anche solo per qualche minuto, in qualsiasi luogo.

Il malcostume del parcheggio in seconda fila (e qualche volta anche in terza fila) è manifestazione fra le peggiori di inciviltà automobilistica, la svolta a sinistra, o almeno il suo abuso, rappresenta una confessione di «ignoranza» non accettabile. In definitiva se è certamente da condannarsi l'assenza da parte dell'autorità, non è, d'altra parte, accettabile che l'automobilista approfitti di questo vuoto per comportarsi incivilmente.

al.ca.

TRIESTE — Targhe alterne a Trieste. In pratica, come curare un malato terminale con l'aspirina. Traffico colassato, centro città sull'orlo di una crisi di nervi, smog alle stelle: la cartella clinica dell'apparato viario cittadino è ormai irrimediabilmente compromessa. Come, tra l'altro, è stato dimostrato proprio in questi ultimi giorni: la scomparsa della Bora ha riportato il problema oltre i limiti di guardia. Quindi traffico limitato.

Il «virus-auto» ha contagiato tutti e il lungo periodo d'incubazione all'interno di un tessuto urbano su cui non sono state apportati opportuni e adeguati interventi, ha fatto deflagrare una malattia difficilmente curabile.

Si è dapprima tentato con la chiusura «ad hoc» del centro, facendo riferimento ai dati sull'inquinamento forniti dalle centraline dell'Usl, per finire (è questo l'incubo dei triestini) con un provvedimento a targhe alterne capace di infucare i gelidi animi sferzati, per fortuna, da sua maestà la bora.

Il provvedimento che il commissario del Comune, Francesco Larosa, si trova tra le mani è come un cappio al collo della parte pulsante della città. Quella fatta di persone che quotidianamente utilizzano la vettura per andare al lavoro, portare i bimbi a scuola, tentando di sopperire alle croniche lacune di una rete di trasporto pubblico inadeguata.

Ci sono già grandi città della Penisola che hanno fatto da cavie all'esperimento «targhe alterne». Il risultato? Dire nullo è essere ottimisti. Ma allora viene spontaneo chiedersi: che senso ha tentare un rimedio dell'ultima ora, riciclando soluzioni tampone prontamente cestinate da dagli illustri predecessori? A onor del vero, comunque, va rilevato che il provvedimento anti-smog non si accanisce contro le auto «verdi» (catalitiche e munite di retrofit), a gpl o a metano, nonché le moto. Dal lunedì al venerdì, inoltre, a giorni alterni potranno scorazzare per le arterie cittadine pure gli altri mezzi, seguendo con attenzione il diktat numerico del pari o dispari.

Una misura tampone che non risolve il problema

Il probabile perimetro (le cui strade sono comunque percorribili) interessato dal blocco parziale della circolazione è stato ampliato rispetto a quanto la precedente amministrazione municipale aveva indicato e attuato per la chiusura del centro: bivio per Miramare, via Boveto, via San Bartolo, via Perarolo, strada del Friuli fino alla provinciale n. 1 del Carso, un tratto della stessa provinciale, quindi la statale 202, la strada nuova per Opicina (dal quadrivio fino alla cava Faccanoni), la «Basovizzana» (dalla cava Faccanoni fino al bivio ad «H»), la 202 dall'ingresso nel rione di Ponziana fino alla via Brigata Casale, via Flavia (da Aquilinia fino a via Brigata Casale), via Caboto (da via Flavia fino a via Errera) e la stessa via Errera.

Contemporaneamente sono previsti due assi di scorrimento veloce: uno dovrebbe partire da viale Miramare, comprendere le Rive e finire in via Baiamonti; l'altro, ortogonale al precedente, dovrebbe avere come punto di partenza via Milano per poi salire verso l'Università lungo via Fabio Severo.

Le reazioni a una prospettiva di questo tipo sono state quasi unanimemente negative. Eppoi, hanno rilevato in molti, quasi tutte le famiglie sono dotate di due vetture, una a targa dispari e l'altra, guarda caso, pari. Le macchine «verdi» non inquinano, ma basta una bella Fiat 127 con più d'una ventina di primavere sui pneumatici, con il motore che va a tre invece che a quattro cilindri, per annullare l'effetto benefico di un centinaio di vetture catalizzate. Pur di muoversi, quando serve, anche un catorcio può andar bene. Ad essere sinceri, l'immagine dell'automobilista incastrato dalle targhe alterne onestamente fa un po' sorridere. Lo sventurato che si trova in possesso di due macchine entrambe con il numero di targa finale pari non si scoraggerà di certo. E' sufficiente che i colori delle cifre siano smarriti per andare a chiedere un'altra targa, possibilmente con finale dispari, naturalmente. Un pizzico di furbizia non guasta mai.

«Il provvedimento è vecchio e insufficiente — sentenzia senza dubbi Fabio Padovan, presidente del Consorzio di concessionari d'auto della provincia di Trieste — e non si basa neppure su un censimento che attesti l'equivalenza numerica della popolazione di vetture con targa pari a quelle con targa dispari. L'unica terapia che sortirebbe degli effetti positivi sui problemi generati dal traffico, sarebbe un Piano urbanistico del traffico puntuale e studiato su misura per Trieste. Non è ampliando la zona a circolazione controllata e riservando due arterie principali per il passaggio delle vetture che si interrompe il circolo vizioso in cui è precipitato il movimento veicolare cittadino. E' assurdo pensare che lungo i due assi di scorrimento previsti dall'ordinanza non si formeranno delle file. Diciamo, piuttosto, che si rischia di paralizzare la città, con vetture ferme in attesa di muoversi di qualche metro. In piacevole compagnia degli autobus dell'Act, che in fatto di inquinamento non scherzano...».

Andrea Bulgarelli

Gli utenti...scontenti

TRIESTE — Le reazioni dei triestini ad ogni tipo di limitazione delle proprie abitudini genera immediatamente un malcontento diffuso. Le targhe alterne sono come il fumo negli occhi. Occhi, però, già parzialmente arrossati dall'esperienza fatta con il tentativo di chiuisura parziale del centro città. Che sia la fatidica goccia che fa traboccare la pazienza dell'automobilista nato all'ombra del Colle di San Giusto? Basandosi sulle affermazioni della gente sembrerebbe proprio di sì.

«Le targhe alterne servono solo a parole — sentenzia Antonio Lombardi, meccanico — perché quasi tutti hanno sotto casa o in garage due vetture. E fare il cambio di provincia o richiedere un'altra targa dopo averne denunciato lo smarrimento o la rottura e banalissimo. Andrà a finire che il trend dell'inquinamento cittadino non invertirà la sua tendenza al rialzo. Una famiglia media ha l'auto bella per il fine settimana e quella "stagionata" per i piccoli spostamenti».

«Con il provvedimento prospettato si permetterà pure a veicoli vecchi e altamente inquinanti di circolare liberamente. Secondo me, se si vuol adottare soluzioni di tale genere, sarebbe opportuno che il ministero dei Trasporti autorizzasse la creazione di centri specializzati per verificare macchina per macchina le emissioni di gas inquinanti. A chi passa l'esame viene dato un certificato d'idoneità a circolare, mentre i bocciati dovranno scegliere se mettere a punto la propria vettura oppure lasciarla sotto casa. Svizzera e Germania hanno giò optato per una soluzione simile. Solo operando controlli su ogni automobile non esisteranno deroghe per nessuno: mezzi dello Stato, delle forze dell'ordine e trasporti pubblici inclusi».

«Io non avrò difficoltà — sostiene Anna Fogar, casalinga — per il semplice fatto che l'anno scorso ho acquistato una vettura catalizzata. Ciò, comunque, non mi esime dal criticare la prospettiva di avere la città chiusa al traffico veicolare con l'assurdo metodo delle targhe alterne. Maggiore attenzione dev'essere posta pure verso le fasce orarie che s'intendono applicare: si deve permettere ai cittadini di andare al lavoro e portare i propri figli a scuola. Mi sembra che siano dei diritti universalmente riconosciuti, se non altro per tutte le tasse che paghiamo ogni anno. O forse è chiedere troppo?».

E gli studenti universitari come la pensano? «Beh — commenta Lorenzo Eller — per noi potrebbe essere un ulteriore problema. Dopo la chiusura dei parcheggi nel comprensorio dell'ateneo è già diventato quasi impossibile trovare un posto per la macchina. E' vero che ci sono i mezzi pubblici, ma è ancora più vero che non tutti abitano nel centro città. Io ad esempio ogni mattina vengo da Muggia e sono costretto a utilizzare la macchina, altrimenti per andare a seguire le lezioni in programma alle otto del mattino dovrei prendere l'autobus alle sei e mezzo. Un'ora e mezzo per andare e altrettanto per tornare: 180' al giorno da gettare al vento mi sembrano tantini».

«Con l'ampliamento della zona a traffico controllato, i disagi cresceranno. E per gran parte degli studenti riuscire a muoversi con l'auto catalizzata è arduo. Il perché? Semplice: non tutti possono permettersi di acquistare un mezzo nuovo e le vetture con sei-sette anni d'onorato servizio di verde, a volte, hanno solo il colore della carrozzeria».

Ma non è finita. «Qui i provvedimenti fioccano da tutte le parti — rincara Paola Rossi, pure lei studentessa universitaria — invece di porre attenzione ad alcuni aspetti del traffico cittadino che mandano in tilt la circolazione. Abbiamo un codice della strada fresco di stampa (tra l'altro con una marea di emendamenti) che combatte strenuamente il mancato rispetto dei divieti di sosta, considerandoli un tassello fondamentale per la fluidità della circolazione, e invece basta camminare per città per rendersi conto che la sosta selvaggia è la regola. Le macchine ferme in fila per colpa della maleducazione altrui, inquinano più di quando sono in movimento. Forse ponendo rimedio alle infrazioni più comuni si riuscirebbe a dare un tocco di maggiore vivibilità a Trieste».

an.bul.

INQUINAMENTO / I VIGILI URBANI

Un provvedimanto inefficace e difficile da gestire

TRIESTE — La scarsa efficacia del provvedimento «Targhe alterne» non è una novità. Fulvio Ruzzier, ufficiale dei vigili urbani del Comune di Trieste, non esita a rilevarlo, sottolineando come con un'iniziativa del genere si preveda di ridurre appena del 20% il traffico giornaliero. Una diminuzione ben lontana dal risolvere, nemmeno minimamente, il problema che sta angustiando la città. E una colpevole incertezza nel prendere provvedimenti di una qualche efficacia.

«Tra vetture catalitiche, targhe pari o dispari e categorie derogate — commenta Ruzzier — la riduzione dell'inquinamento risulterebbe quasi irrisoria. O, comunque, ben al di sotto di quelle che sono le necessità. Ma il fattore di maggior rilievo per noi, polizia municipale, è la completa impossibilità di impedire ai mezzi "pirata" di avventurarsi per le vie del centro nei giorni in cui dovrebbero rimanere nei garage. Solo con un provvedimento «secco», senza mille deroghe, potremmo riuscire a fermare i furbi».

La carenza di personale non dà certo una mano ai vigili urbani triestini. Se le targhe alterne entrassero in vigore il lavoro crescerebbe in maniera esponenziale, senza però trovare neppure un minimo incremento d'organico.

«In ogni turno — prosegue l'ufficiale — sono in servizio circa venticinque vigili che devono far fronte a tutte le istanze provenienti dai cittadini. Dall'incidente stradale al normale servizio di pattugliamento, dagli abusi edilizi ai servizi di polizia giudiziaria: non ci vuole molto a capire che già spostare e rimettere le transenne a seconda delle fasce orarie in cui la circolazione verrebbe vietata, risulterebbe pressoché impossibile».

Ma con le nuove leve che arriveranno dal concorso i problemi svaniranno... «Magari — replica sorridendo Ruzzier —. A parte il fatto che il concorso per l'assunzione di 68 elementi si sta dilungando nel tempo per motivi di ordine interni (in pratica degli stretti vincoli di bilancio municipale), ma l'organico risente della mancanza di almeno 120 vigili. Senza porre attenzione ai pensionamenti. Con la mannaia delle targhe alterne non saremmo in grado di effettuare un controllo capillare sull'esteso territorio preso in considerazione dal provvedimento. Forse coinvolgendo altre forze dell'ordine le cose potrebbero andare meglio. Ma mi sembra che neppure loro vantino degli organici particolarmente "abbondanti"».

an. bul.

L'USATO A TRIESTE

antonio grandi
CONCESSIONARIA FIAT
Sistema Usato Sicuro
VIA FLAVIA 120 - Tel. 281166

ALFA ROMEO 75 1800 1987 II serie grigio metallizzato garanzia 3 mesi, telefonare 281166.
CITROEN BX Trs grigio metallizzato 1988, garanzia 3 mesi, telefono 281166.
HONDA PRELUDE 4 WS full optionals grigio metallizzato 1989 garanzia 12 mesi, telefono 281166.
TEMPRA 2000 ie SUITE catalitica '93 full optional dipendente vende telefono 281166.
CROMA 2000 CHT grigio scuro metallizzato '89 12 mesi garanzia, telefono 281166.
RENAULT 21 GTS bianco '89 12 mesi garanzia telefono 281166.
ALFA 75 TWIN SPARK catalitica '89 full optional grigio scuro metallizzato garanzia 12 mesi. Telefono 281196.
LANCIA DELTA 1.6 GT 1992 cat. azzurro metallizzato garanzia 12 mesi. Tel. 281166.
FIAT TIPO 1.6 SX rosso metallizzato 1992 cat. garanzia 12 mesi. Tel. 281166.
FIAT PANDA 1000 CL cat. 1993 rosso dipendente vende garanzia Fiat. Tel. 281166.
FIAT PANDA 750 grigio metallizzato 1991 garanzia 12 mesi. Tel. 281166.

autosandra "DOC"
RANGE ROVER
Via Flavia
Tel. 829777

VITARA JLX CABRIO CAT. nero 1989 18.000.000. Tel. 829777.
VOLVO 480 T.A. CAT. grigio 1990 17.300.000. Tel. 829777.
HONDA CRX T.A. A.C. CAT. bianco 1990 21.500.000. Tel. 829777.
ROVER 820 VITESSE full optional verde 1989 19.000.000. Tel. 829777.
PAIERO 2.4 TD 7 posti full opt. grigio 1988 20.500.000. Tel. 829777.
SAMURAI 1.3 JX CABRIO bianco 1991 13.500.000. Tel. 829777.
FIAT UNO 70 SX i.e. 3 porte nero 1990 8.500.000. Tel. 829777.
JEEP CHEROKEE 2.0 TD full opt. grigio 1989 24.700.000. Tel. 829777.

autosalone catullo
AUTOCCASIONI
Via Fabio Severo 30
Tel. 350851

BMW 320i 4p Abs c. lega antracite 1989, garanzia sì. Tel. 350851.
CITROEN AX 1.0 9.000 bianco '91 gar. sì. Tel. 350851.

ALFA ROMEO 33 QUA. ORO- oro met. 1986 L. 2.900.000. Tel. 350851.
ALFA ROMEO 33 16v c. le. sabbia m. 1990 gar. sì. Tel. 350851.
AUTOBIANCHI Y10 1.3 GT bianco 1990 gar. sì. Tel. 350851.
AUTOBIANCHI A112 JUNIOR rossa 1984 L. 1.800.000. Tel. 350851.
FIAT UNO 60 S 3p rosso 1991 gar. sì. Tel. 350851.
LANCIA DELTA HF turbo rosso '89 gar. sì.Tel. 350851.
SEAT IBIZA 1.5 GLX azz. met. 1987, garanzia sì. Tel. 350851.
VW GOLF 1.6 5p t.a. verde met. 1987 garanzia sì. Tel. 350851.
VW GOLF 1.8 GTI 3p t.a. rosso 1989 garanzia sì. Tel. 350851.
VW POLO B. SELLER verde met. 1989 garanzia sì. Tel. 350851.

gienne
VIA FLAVIA 200 - Tel. 827032
MITSUBISHI SEAT

BMW 325 IX 1987, climatizzatore, pelle, t. apribile elettrico, Abs, cerchi lega, 4x4, garanzia Pass Bmw 12 mesi, prezzo interessante. Tel. 827032.
BMW 325 ultima serie 1992, full optionals, clima, t. apribile, selleria pelle, autobloccante, garanzia originale Bmw. Tel. 827032.
BMW 520i 1991, Abs, clima, pelle, 24 valvole, garanzia Pass Bmw 12 mesi, prezzo Quattroruote. Tel. 827032.
BMW 320 2 porte, 1984, completamente revisionato, antracite met., L. 6.000.000. Tel. 827032.
ALFA ROMEO 164 Twin Spark argento met., 1988, L. 17.000.000, garanzia Pass Bmw 12 mesi. Tel. 827032.
SAAB 9000 CD 16 climatizzatore, t. apribile, pelle-radica, 1989, nero metallizzato, perfette condizioni. Tel. 827032.
LANCIA DEDRA 2.0 i.e., Abs, clima, blu met., 1990, L. 15.900.000, garanzia Pass Bmw 12 mesi. Tel. 827032.

Via Caboto 22
Tel. 820484

ALFA ROMEO 33 1.5 S. WAGON 4x4 '88 aria condizionata 8.500.000. Tel. 820484.
ALFA ROMEO ALFETTA GTV '86 km 48.000 amatoriale antifurto 12.000.000. Tel. 829484.
ALFA ROMEO 75 2.0 CARB. '87 bianco 7.500.000. Tel. 820484.
ALFA ROMEO 164 2.0 TWIN SPARK '89 rosso climatiz. + Abs + 4 vetri elettr. sed. ant. risc. 19.500.000. Tel. 820484.

ALFA ROMEO 33 1.5 Q.O. '85 rosso 4.400.000. Tel. 820484.
ALFA ROMEO 33 1.5 4x4 '85 grigio chiaro met. 3.000.000. Tel. 820484.
ALFA ROMEO 164 2.0 TWIN SPARK '89 rosso 18.500.000. Tel. 820484.
AUTOBIANCHI Y10 GT I.E. '89 rosso km 46.000 8.500.000. Tel. 820484.
FIAT REGATA 70 S '87 bianco 4.500.000. Tel. 820484.
FIAT TIPO 1.4 DIGIT '88 rosso 7.500.000. Tel. 820484.
FORD FIESTA 1.1 S '88 bianco freddo 5.400.000. Tel. 820484.
FIAT TIPO 1.4 '90 grigio met. 9.200.000. Tel. 820484.
FORD FIESTA 1.3 1991 grigio met. 9.200.000. Tel. 820484.
FORD FIESTA 1.4 S 1990 rosso 9.400.000. Tel. 820484.

DAGRI
Via Flavia 118 - Tel. 281212
RENAULT LE AUTO DA VIVERE
GARANZIA ORO

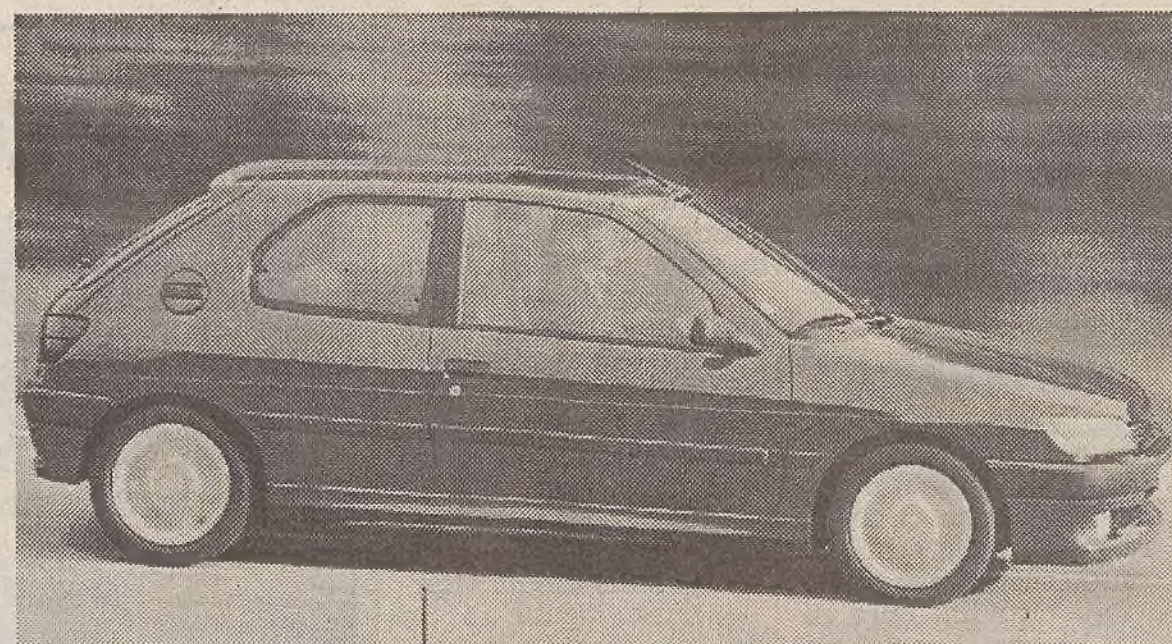
FIAT UNO STING 1988 grigia scura 3 porte km 59.000 con garanzia 3 mesi L. 4.400.000. Tel. 281212.
AUSTIN METRO KILT 3p 1988 bianca unico proprietario km 26.000 garanzia 3 mesi L. 3.400.000. Tel. 281212.
AUTOBIANCHI Y10 FIRE 1988 bianca km 50.000 in perfette condizioni garanzia 3 mesi L. 6.400.000. Tel. 281212.
AUTOBIANCHI Y10 LX MISSONI 1989 verde scura met. km 35.000 tetto apribile, garanzia 1 anno, L. 7.200.000. Tel. 281212.
SEAT MARBELLA 903 1992 nera ottime condizioni garanzia 1 anno L. 5.600.000. Tel. 281212.
VOLK GOLF GTI 1800 3p 1986 rossa in perfette condizioni garanzia 3 mesi, L. 7.800.000. Tel. 281212.
FORD SIERRA 1800 GHIA ott. 1988 grigia met. tetto apribile, unico proprietario, km 55.000, perfetta con garanzia 3 mesi L. 9.400.000. Tel. 281212.
SUZUKI SANTANA SJ 410 1988 bianca km 15.000 originali unico proprietario con garanzia 3 mesi L. 7.400.000. Tel. 281212.
ALFA 164 TWIN SPARK 1988 verde scura met. unico proprietario con radio climatizzatore e altri vari accessori, garanzia 6 mesi, L. 17.800.000. Tel. 281212.

Autosalone GIROMETTA
Via Flavia 132
Tel. 384001/384002/03
SELECT CLASS PRESTIGE USED CARS
L'usato SELECT CLASS è garantito per 12 mesi in tutta EUROPA

SAAB 900 TURBO 16 cabrio rosso 1990 Abs garanzia un anno. Tel. 384001.
MAZDA MX-5 rosso 1990 catalizzata garanzia. Tel. 384001.

DA PADOVAN & DE CARLI IN VIA FLAVIA 47

La grinta del leone

Le sportive Peugeot XSi e S16 - La novità 106 Rally e le speciali Palm Beach e Kid

Le 306 XSi e SL6, motori 2 litri a otto e sedici valvole da 123 e 155 cavalli.

Allestimenti speciali per le 106 Palm Beach e Kid. (Nella foto)

306 XSi-S16

Anche la Peugeot 306 si è arricchita di due nuove versioni sportive disponibili alla concessionaria Padovan & De Carli, in via Flavia 47, la XSi e la S16. Hanno entrambe un motore 2 litri: otto valvole da 123 cavalli e 197 km/h per la XSi e sedici valvole da 155 cavalli e 215 km/h per la S16.

Oltre alla cura ricostituente del propulsore, le nuove 306 si distinguono dalle altre versioni per alcuni particolari estetici: appendici aerodinamiche, bandelle laterali lungo i fianchi e ruote in lega di ottima fattura.

Nascono a tre porte, ma la XSi si può avere anche a cinque, mentre la S16 no.

Alla guida, entrambe si dimostrano estremamente grintose, ben assettate, ma il temperamento sportivo non pregiudica il confort, da berlina, e la maneggevolezza. Il servosterzo, preciso e sensibile e le sospensioni, tarate in modo che la macchina non abbia mai saltellamenti, trasmettono una sensazione di guida piacevolissima.

La 306 S16 si rivela per le gomme di maggiori dimensioni, ma la differenza sta tutta sotto il cofano. Il 2 litri bialbero da 155 cv ha un sofisticato sistema di alimentazione, con i collettori di aspirazione a geometria variabile, a seconda dei regimi di rotazione. Tanta potenza e tante prestazioni si sposano con un'elasticità sorprendente, tant'è che anche una ripresa da 1500 giri in quinta non crea problemi di strappi o di vuoti.

Le nuove 306 sono state presentate pochi giorni fa al Motor Show di Bologna, dove hanno suscitato molta curiosità tra il numeroso pubblico che ha affollato gli stand della rassegna motoristica. Proprio in quell'occasione, la Peugeot ha comunicato i prezzi: la XSI andrà dai 28.500.000 chiavi in mano, la 516 dai 32.000.000.

106

Le novità Peugeot non si fermano qui. È di questi giorni la presentazione della 106 Rally, piccola sportiva dalla vocazione agonistica. Motore 1360 cc otto valvole, albero a camme in testa, con 100 cavalli di potenza e solo 15 cavalli fiscali. Costa 17.500.000 chiavi in mano.

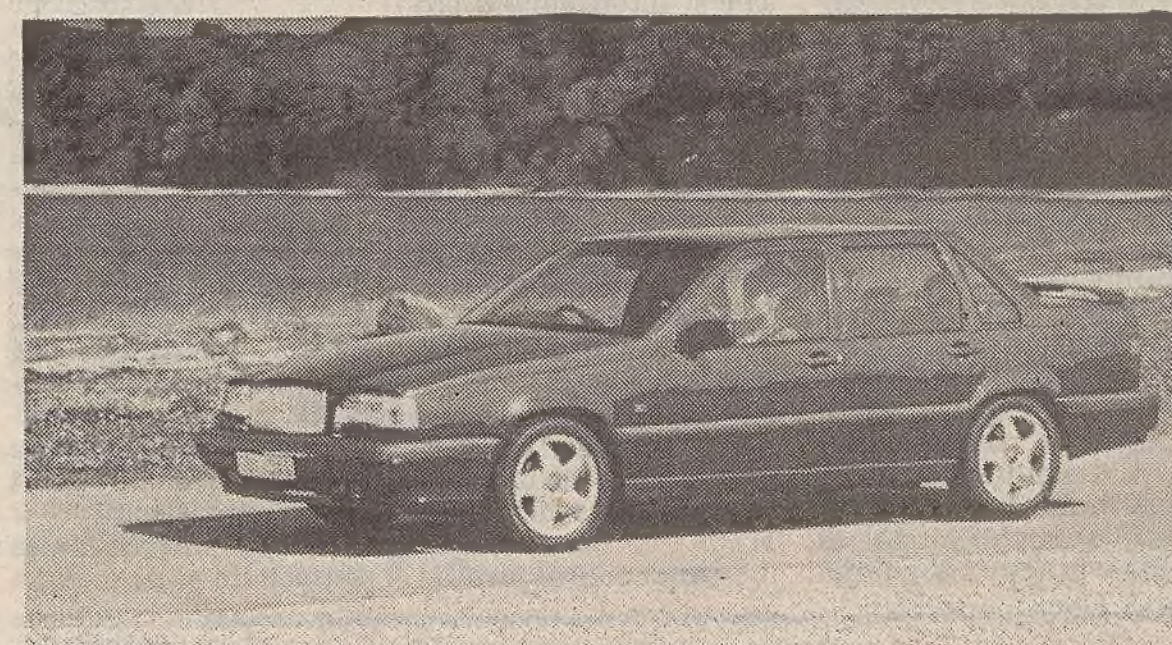
La gamma 106 si è arricchita anche di due serie speciali, limitate nel numero di esemplari, a prezzi interessantissimi. Si tratta della 106 Palm Beach, motore 954 cc da 50 cavalli, 141 km/h, 3 porte e in tre colori: bianco, blu metallizzato e verde metallizzato. Costa 13.5 milioni.

La 106 Kid, 3 o 5 porte, si differenzia dalla Palm Beach per i tessuti interni e per qualche allestimento. Monta lo stesso motore di un litro e ha le stesse caratteristiche di versatilità e di economicità. È disponibile nei colori bianco o rosso. La 3 porte costa 14 milioni.

La concessionaria Padovan & De Carli sta promuovendo un'iniziativa indirizzata ai primi acquirenti di Peugeot 106. Chi volesse sostituire la sua 106 non catalizzata con una nuova 106 catalizzata, vedrà valutata la vecchia macchina al prezzo d'acquisto, meno l'Iva. La differenza potrà anche essere rateizzata in 12 mesi senza interessi.

ALLA CONCESSIONARIA LOVE-CAR

Volvo T5, cavalli scatenati

Berlina e station wagon saranno a febbraio in Italia - Ottimo successo della 850 SW

La nuova Volvo 850 T5 sarà in Italia a febbraio.

La 850 SW, appena presentata è già un successo.

850 T5

Sarà la Volvo 850 T5 2000 cc, berlina e station wagon, la più grossa novità del 1994, che sarà presente sul mercato italiano, e alla concessionaria Love-Car di strada della Rosandra 50 a Trieste, dai primi giorni di febbraio.

Nello scorso mese di agosto, Volvo ha lanciato su alcuni mercati europei una nuova, 850, la T5, equipaggiata dal potentissimo 5 cilindri di 2319 cc 20 valvole da 225 cavalli, sovralimentato mediante turbocompressore a gas di scarico. Questo motore non è derivato dal precedente 5 cilindri, che aveva una cilindrata di 2435 cc, ma è stato appositamente studiato per essere abbinato a un turbocompressore. Grazie all'altissima tecnologia dello stabilimento di Skovde, dove vengono prodotti i nuovi propulsori Volvo, la Casa svedese ha progettato e costruito una versione di 2000 cc di cilindrata per l '850 T5, messa a punto per quei mercati come il nostro dove sono in vigore regimi fiscali particolarmente gravosi per le vetture con più di due litri di cilindrata.

Anche la 850 T5, nonostante la riduzione di cilindrata, si segnala per le eccellenti prestazioni, molto vicine a quelle della sorella maggiore.

Già con la potenza massima di 210 cavalli a 5.000 giri/min, questa nuova Volvo si colloca al vertice per quanto riguarda il rapporto cavalli-litro.

Ma è a dir poco sensazionale il valore della coppia massima (300 Nm), disponibile su un arco di utilizzo particolarmente ampio, da 2200 a 4900 giri/min.

La velocità massima è di 230 km/h, l'accelerazione per il classico passaggio da 0 a 100 km/h è di 7,7 secondi per la versione berlina, e di appena un decimo in più per la station wagon.

A fronte di queste prestazioni eccellenti, grazie all'adozione del turbocompressore, i consumi risultano essere particolarmente contenuti. Bastano 6,6 litri di benzina per percorrere 100 chilometri a 90 km/h costanti, che salgono a 8,2 litri a 120 km/h.

Leggermente più elevato, date le caratteristiche della vettura, il consumo nel ciclo urbano: 12,9 litri per 100 chilometri.

La 850 T5 sarà disponibile fin da febbraio 1994 sia nella versione berlina che station wagon, entrambe con cambio manuale a 5 rapporti.

I prezzi: la Berlina costerà 50.400.000 chiavi in mano, la Station Wagon 53.900.000 sempre chiavi in mano.

850 SW

È stata commercializzata in Italia lo scorso settembre, ma la 850 station wagon è stata subito un successo. La Sw, che si affianca alla ben nota berlina, monta il 2000 benzina 20 valvole aspirato da 143 cavalli a 6500 giri/min, con una coppia massima di 176 Nm a 3800 giri. Alla tradizionale robustezza Volvo, la 850 aggiunge sospensioni McPherson con triangoli inferiori in alluminio forgiato davanti a Delta-link a ruote indipendenti dietro. A richiesta è disponibile il cruise-control, il sistema che consente di mantenere costante la velocità predeterminata fino al successivo azionamento del freno, della frizione o dell'acceleratore. L'Abs è di serie, l'air-bag a richiesta.

DA FUTURAUTO, CONCESSIONARIA TOYOTA

Sempre più «Carina»

Tre anni di tagliandi gratuiti - Grandi spazi per la Corolla - La sportiva Mr2

CARINA E

Tre anni o 60.000 chilometri a costo zero.

È questa l'offerta Toyota per chi acquista una Carina E dalla sua rete di concessionari che, per le province di Trieste e Gorizia, è rappresentata da Futurauto, di via Muggia 6, la continuazione di Strada Monte d'Oro, in zona industriale a Trieste.

Con la Carina E, l'acquirente riceve un libretto che contiene 6 coupon per i tagliandi di manutenzione (uno ogni 10.000 chilometri) e 3 coupon per la sostituzione delle pastiglie dei freni anteriori. È un sistema di manutenzione programmata gratuita dal quale sono esclusi solo pneumatici, spazzole dei tergicristalli, lampadine, dischi della frizione, piastre spingidisco, ganasce dei freni e tutto ciò che viene utilizzato in modo improprio o scorretto.

Sempre con una Carina E, viene attivata la formula Toyota Eurocare. Per 3 anni, nei viaggi in Italia e in Europa, 24 ore su 24, 365 giorni all'anno, Eurocare fornisce copertura finanziaria (rimpatrio o soggiorno in albergo gratuiti), assistenza pratica (recupero gratuito dell'auto, invio pezzi di ricambio) e consulenza di un esperto in caso di guasto, incidente o malattia. E per finire, sulla Carina E la Toyota garantisce per 3 anni o 100.000 chilometri da qualsiasi difetto di fabbricazione e per 6 anni dalla corrosione.

La Carina E è equipaggiata con motori 1600 e 2000 cc da 115 e 133 cavalli, ha di serie ABS e servosterzo, lussuosi allestimenti, struttura in acciaio indeformabile, protezioni laterali antiurto alle portiere. Nella versione 2.0 GTi, il motore due litri è a 16 valvole da 158 cavalli, 8,4 secondi per il classico passaggio da 0 a 100 km/h e 215 chilometri di velocità massima.

Tutte le Carina E sono equipaggiate con ABS e servosterzo di serie. Questi i prezzi chiavi in mano:

1600 XLi	16v	115 cv	195 km/h	L.24.868.000
1600 GLi	16v	115 cv	195 Km/h	L. 27.859.000
2000 GLi	16v	133 cv	205 km/h	L. 29.250.000
2000 GTi	16v	158 cv	215 km/h	L. 37.804.000

COROLLA SW 16v

Uno dei modelli sui quali la Toyota punta moltissimo è la nuova Corolla 1600i SW, con motore bialbero 16 valvole da 115 cv. È tra le macchine più vendute in Europa e nel mondo. Con i suoi 4,26 metri è capace di districarsi agevolmente nel traffico cittadino, ma anche di caricare bagagli fino a 713 litri di capacità. Costa 25.6 milioni.

MR2

La Toyota MR ha vocazione sportiva. Il motore 2 litri 16 valvole da 156 cv aspirato è sistemato davanti all'asse posteriore, al centro della vettura, per una perfetta distribuzione dei pesi. Le prestazioni sono al top, con velocità massima di 220 km/h. Il tettuccio ha doppi vetri bruniti ad alta resistenza, facilmente amovibili, per trasformare l'MR2 da coupè in originale spider «T-bar». Costa 48.690.000 lire.

Quattro versioni per la Carina E, motori 1.6 e 2 litri tutti a 16 valvole.

Corolla station wagon, tra le più vendute nel mondo - 220 km/h per l'MR2.

CR TRIESTE BANCA SPA

Certificati di deposito

I certificati di deposito, nati come strumento alternativo delle Banche per raccogliere risparmio al posto delle tradizionali forme di deposito su libretto o in conto corrente, hanno saputo in questi anni guadagnarsi la fiducia dei risparmiatori per i tassi concorrenziali, la facilità di sottoscrizione, e l'assoluta sicurezza garantita in prima persona dalle banche che li emettevano.

Tasso fisso o variabile depositi

La Cassa di Risparmio di Trieste banca SpA ha in portafoglio un'intera gamma di questi speciali titoli, divisi per taglio, scadenza e tasso in modo da soddisfare le diverse esigenze dei propri clienti.

CERTIFICATI DI DEPOSITO A TASSO FISSO

I certificati di deposito a reddito fisso hanno scadenze che variano dai 3 ai 36 mesi e tagli che partono da un milione sino a mezzo miliardo. Su questi titoli si concentra quindi sia l'interesse del piccolo risparmiatore che intende dar maggior valore al proprio capitale, magari puntando ai migliori rendimenti e vantaggi fiscali dei vincoli di maggior durata, sia quello dell'operatore economico o finanziario che ha modo di investire importi considerevoli a scadenza a tassi competitivi.

CERTIFICATI DI DEPOSITO A TASSO INDICIZZATO

In periodi di incertezza economica sono poi particolarmente apprezzabili i certificati di deposito a tasso indicizzato della CrTrieste che garantiscono per la loro durata, 60 mesi, il particolare meccanismo di indicizzazione, la ridotta incidenza fiscale, una remunerazione del capitale di tutta tranquillità.

CERTIFICATI DI DEPOSITO IN VALUTA

Per chi la tranquillità non la cerca e anzi vuol diversificare i propri investimenti agganciando il loro rendimento anche ai mercati valutari internazionali sono a disposizione i certificati CrTrieste emessi in sei principali monete straniere, tra cui dollaro, marco e yen. La loro sottoscrizione, oltre agli interessi fissi, permette ulteriori margini di guadagno in caso di fluttuazioni positive dei cambi.

L'agenzia 10 della CR Trieste Banca SpA in piazza Cavana, appena rinnovata per offrire servizi sempre più puntuali.

VOLKSWAGEN, AUDI E CITROEN DA DINOCONTI

I gioielli di famiglia

Le nuove Passat e le Golf variant e cabriolet - Citroen ZX Break, regina del Motor Show

Le nuove Volkswagen Golf Variant e Cabriolet, le Passat Berlina e Variant e la Citroen ZX Break, assieme all'intera gamma Volkswagen, Audi e Citroen, impreziosiscono in questi giorni i saloni di Dinoconti, la concessionaria delle Case tedesca e francese di strada della Rosandra 2 a Trieste.

GOLF VARIANT

La Golf Variant, la familiare, era una delle macchine più attese degli ultimi tempi. All'affidabilità, durata ed economicità della Golf, la Volkswagen ha aggiunto tanto spazio in più aumentando la lunghezza della macchina di 32 centimetri. Il volume di carico è di 466 litri, aumentabili fino a 1425 a sedili posteriori reclinati. Due le versioni, per quanto riguarda gli allestimenti, denominate Cl e Gl, mentre per le motorizzazioni si può scegliere tra il benzina 1.4 da 55 cavalli, l'1.8 da 75 o da 90 cavalli e il diesel 1.9 da 75 cavalli. Hanno tutte piantone di sterzo di sicurezza, filtro antipolline-antipolvere e, a richiesta, ad un prezzo contenuto, air-bag lato guida e lato passeggero. Prezzi a partire da 22.9 milioni per il 1400 cc.

GOLF CABRIO

Le novità si presentano d'inverno, anche se per la Golf Cabriolet non è proprio questa la stagione ideale. È comunque un sogno, valido per ogni temperatura, anche perché la perfetta tenuta della capote e l'ottimo impianto di climatizzazione lasciano fuori dall'abitacolo i rigori dell'inverno. La Golf cabriolet è offerta con motori 1.8 e 2.0, ABS di serie sulla versione 2.0, air-bag a richiesta. Prezzi a partire da 29.9 milioni per la 1800 cc.

PASSAT VARIANT

Profondamente innovata la gran volume della Volkswagen, la Passat Variant. Ha un nuovo frontale, con mascherina e simbolo VW in rilievo. Ma è la sicurezza ciò che contraddistingue questa vettura. Tutte le Passat Variant hanno di serie air-bag per conducente e passeggero anteriore, cinture di sicurezza anteriori con pretensionatore e sistema ABS. Versione CL e GL con motori a benzina 1.8 da 90 cavalli, 2.0 da 115 cavalli e turbodiesel 1.9 da 75 e 90 (a iniezione diretta) cavalli e la versione GT con il potente 2.0 litri benzina da 150 cavalli. Prezzi a partire da 30.7 milioni nella versione 1800 cc.

PASSAT BERLINA

È nuova anche la versione Berlina della Passat, anch'essa con allestimenti CL, GL e GT, motorizzazioni come sulla Variant e identici sistemi di sicurezza. È l'eleganza a contraddistinguere la berlina, i cui prezzi partono da 28,4 milioni per la versione 1800 cc.

CITROEN ZX BREAK

È stata presentata domencia scorsa al Motor Show di Bologna, ed è già nei saloni di Dinoconti, la nuova familiare della francese Citroen, la ZX Break. Lunga 4.26 metri, è proposta con motori 1400 da 75 cv e 165 km/h, 1800 103 cv e 180 km/h, 1900 diesel da 71 cv e 161 km/h e 1900 turbodiesel da 92 cv e 180 km/h. Il prezzo è interessantissimo e i consumi sono i più contenuti della categoria. Ha barre di rinforzo alle portiere, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata e, su questa versione più lunga rispetto alla ZX, si apprezza ancora di più il sistema a ponte posteriore autodirezionale.

Golf Variant, piccola grande familiare - Passat con air-bag e ABS di serie.

Imbattibile nel prezzo la Citröen ZX Break.

GIROMETTA *(segue)*

SAAB 9000 I CD nero 1991 climatizz. autom. garanzia un anno select class. Tel. 384001.
SAAB 900 TURBO 16 3 porte argento 1986 aria condizionata tetto apribile. Tel. 384001.
SUBARU LEGACY 1800 iniez. T.W. 4WD verde metall. catalizzata. Tel. 384001.
FERRARI MONDIAL T CABRIO 3.4 rosso 1991 catalizzata. Tel. 384001.
PORSCHE 924 grigio metall. 1985. Tel. 384001.
BMW 520i argento 1990 tetto apribile elettr. garanzia un anno. Tel. 384001.
VW GOLF 1600 GL 3 porte grigio metall. 1990 garanzia. Tel. 384001.
AUDI 80 1800 E bianco 1989 aria condizionata, garanzia. Tel. 384001.
PEUGEOT 205 RALLYE 1300 bianco. 1990. Tel. 384001.
LANCIA THEMA TURBO DIESEL rosso amaranto met. 1989 climatizz. autom. Tel. 384001.

VW GOLF GL 1.6 1990 blu met. Tel. 820948.
VW PASSAT VARIANT 1989 bianco. Tel. 820948.
VW POLO 1.3 GT 1988 rosso. Tel. 820948.
CITROEN BX BREAK 1.6 1992 argento. Tel. 820948.
CITROEN BX GTI 1.6 1989 rosso. Tel. 820948.
CITROEN AX 10 fen 1991 argento. Tel. 820948.
CITROEN XM 2.0 3 LIV. 1992 argento. Tel. 820948.
PEUGEOT 605 SVI 1991 blu met. Tel. 820948.
ALFA 75 1.8 1986 verde. Tel. 820948.
FIAT TIPO 1.4 1992 bianco. Tel. 820948.
LANCIA DEDRA 2.0 1990 bianco. Tel. 820948.
AUDI 80 S 1987 bronzo met. Tel. 820948.
FORD ESCORT CABRIO 1992 argento. Tel. 820948.
SUBARU JUSTY 4WD 1989 grigio met. Tel. 820948.
SUZUKI MARUTI 800 1991 grigio met. Tel. 820948.

Y10 LX 1100 i.e. antracite 1990 km 46.000 L. 7.700.000. Tel. 569121.
NISSAN 200 SX CAT. rossa 1991 Abs aria cond. L. 28.000.000. Tel. 569121.
ALFA ROMEO 75 1600 blu met. 1988 L. 8.200.000. Tel. 569121.
NISSAN PRIMERA 2.0 SGX antracite 1991 aria cond. cerchi lega autoradio L. 19.900.000. Tel. 569121.
NISSAN KING CAB AUTOCARRO rosso 1991 tetto rigido cassone rivestito in alluminio L. 18.000.000 fatturabile. Tel. 569121.
NISAN PRIMERA 1600 S 102 cv CAT verde met. 1993 1.400 km L. 23.000.000. Tel. 569121.
HONDA CIVIC 1600 16v bianca 1991 km 41.000 L. 16.000.000. Tel. 569121.
DAIHATSU CHARADE 4WD 1300 16v CAT antracite 1990 L. 12.500.000. Tel. 569121.

OPEL OMEGA 2000 CD 1990 blu met. Tel. 820948.
OPEL CORSA GLS 5p 1991 bianco. Tel. 820948.
BMW TOURING 318i 1990 verde met. Tel. 820948.
PEUGEOT 205 OPEN 1988 bronzo met. Tel. 820948.
RENAULT NEVADA 1.8 1988 blu met. Tel. 820948.
NISSAN 200 SX 1989 oro met. Tel. 820948.
ALFA ROMEO 33 1700 i.e. fam. 1989 bianco. Tel. 820948.
FIAT 126 BIS 1988 rosso. Tel. 820948.
FIAT UNO 4 T 1987 azzurro. Tel. 820948.
CITROEN AX DECO' 1990 rosso. Tel. 820948.
AUDI 80 1800 CONFORT 1991 rosso. Tel. 820948.
FORD ESCORT 1800 16v S.W. 1992 bianco. Tel. 820948.
FORD SIERRA 2.0 GHIA 1990 bianco. Tel. 820948.
RENAULT CLIO 1.2 RT 1992 rosso. Tel. 820948.

OTTIMO CLIO 1.4 RT '91 bianco 1 propr., allarme, cerchi lega, gar. 1 anno. Tel. 308702.
SUPERCINQUE GTX '89 grigio met. 1 propr. gar. 1 anno. Tel. 308702.
OCCASIONE VW POLO CL '91 rosso 1 propr. T.A. gar. 1 anno. Tel. 308702.
RENAULT 19 GTS '90 grigio met. 1 propr. gar. 1 anno. Tel. 308702.
SPLENDIDO PEUGEOT 205 1.6 GTI bianco '88 1 propr. T.A. garantita. Tel. 308702.
FIAT TIPO 16v rossa '90 1 propr. gar. 1 anno. Tel. 308702.
ALFA 33 SPORT WAGON '89 grigio met. cerchi lega garantita. Tel. 308702.
RENAULT 21 turbo Quadra Vata '91 grigio met. 1 propr. autoradio gar. 1 anno. Tel. 308702.
RENAULT 21 LOGOS '88 grigio met. 1 propr. aria cond. garantita. Tel. 308702.
VERO AFFARE CITROEN AX MITO GT nero '92 interni pelle gar. 1 anno. Tel. 308702.
SUZUKI SANTANA G 13J '88 grigio met. 1 propr. garantita. Tel. 308702.

MERCEDES BENZ 200 E grigio met. Abs, climatizzatore, tetto apr., antifurto, gar. 1 anno. Tel. 232277.
MERCEDES BENZ 200 E '90 nero met. climatizzatore, tetto apr., interni in pelle, 2 antifurti, gar. 1 anno. Tel. 232277.
MERCEDES BENZ 190 E '91 bianco sportline tetto apr., antifurto, km 40.000, gar. 1 anno. Tel. 232277.
MERCEDES BENZ 190 E '87 azzurro met. tetto apr. antifurto, gar. 1 anno. Tel. 232277.
MERCEDES BENZ 200 E '87 azzurro met., climatizzatore manuale, gar. 1 anno. Tel. 232277.
RENAULT CLIO ELLE 1.2 '93 km 8.000. Tel. 232277.
SUZUKY VITARA '91 4 porte bianco condizionatore km 40.000. Tel. 232277.
MERCEDES BENZ 200 E 16v immatricolazione 7/'93 nero met. climatizzatore, Abs, Airbag, antifurto originale km 9.000, vettura aziendale in vendita a condizioni particolari. Tel. 232277.

FORD ESCORT 1600 GHIA met. '87 7.000.000. Tel. 3898122.
FIAT UNO 60 S 5 marce met. '89 6.500.000, garanzia 1 anno. Tel. 3898122.
ALFA ROMEO 75 CARB. rosso '86 6.000.000, garanzia 1 anno. Tel. 3898122.
OPEL VECTRA INIEZIONE CD bianco '91 15.500.000, garanzia 1 anno. Tel. 3898122.
A. ROMEO 75 T.S. 2000 met. '88 11.000.000, garanzia 1 anno. Tel. 3898122.
FORD ESCORT 1100 fam. beige '84 3.500.000, garanzia 6 mesi. Tel. 3898122.
PEUGEOT 205 XS 3 porte rosso '87 6.500.000, garanzia 6 mesi. Tel. 3898122.
FORD ESCORT 1100 LASER met. '85 4.000.000, garanzia 6 mesi. Tel. 3898122.
FORD MONDEO 2000i GHIA met. '93 27.500.000, garanzia originale. Tel. 3898122.
FORD FIESTA catalitico 1400 a.c. amaranto '92 14.000.000, garanzia 1 anno. Tel. 3898122.
FORD FIESTA 1100 SX T.A. nero '91 9.500.000, garanzia 1 anno. Tel. 3898122.
FORD SIERRA 2000i GHIA A.C. '89 11.800.000, garanzia 1 anno: Tel. 3898122.

TOYOTA 4 RUNNER 2.4 TD 2/93 verde met. aria condizionata garanzia originale. L. 35.000.000. Tel. 383939.
AUDI 100 2.0E CAT 3/93 bianco perfette condizioni abs clima, garanzia 12 mesi L. 29.000.000. Tel. 383939.
BMW 316i 4 porte 1989 bianco perfette condizioni, garanzia 12 mesi L. 12.000.000. Tel. 383989.
PEUGEOT 205 GTI 1900 1988 bianco assetto sportivo unipr., garanzia 3 mesi, L. 9.250.000. Tel. 383939.
ALFA ROMEO 33 1500 QUADRIFOGLIO VERDE 1986 garanzia 3 mesi, colore rosso, L. 5.100.000. Tel. 383939.
MITSUBISHI PAJERO 2.4 CANVAS TOP 1988 blu met. perfette condizioni. Tel. 383939.
FIAT UNO 60 S 3P 1987 bianco buone condizioni generali, garanzia 3 mesi, L. 4.800.000. Tel. 383939.

VETTURE AZIENDALI

PEUGEOT 405 SR 1.8 clima verde Sorrento metallizzato 6/93 garanzia originale L. 27.500.000. Tel. 827782.
PEUGEOT 605 TURBO SV 9/83 garanzia originale alambra met. full optional L.42.000.000. Tel. 827782.
PEUGEOT 205 JUNIOR 1.0 5 porte rosso 8/93 garanzia originale L. 13.000.000. Tel. 827782.
PEUGEOT 205 ITALIAN OPEN 1.1 3 porte bianco 6/93 L. 13.000.000. Tel. 827782.
PEUGEOT 106 XR 1.1 argento metallizzato 11/92 L. 14.000.000. Tel. 827782.
PEUGEOT 405 SRI 1900 1990 grigio scuro metallizzato, aria condizionata, L. 15.300.000. Tel. 827782.
ALFA ROMEO 33 1.3 1989, grigio scuro metallizzato, L. 8.500.000. Tel. 827782.
LANCIA PRISMA 1.6 IE 1987, grigio scuro metallizzato, L. 7,000.000. Tel. 827782.
CITROEN AX SPORT 1988 argento metallizzato, L. 6.500.000. Tel. 827782.
RENAULT 18 GTL 1.7 aria condizionata 1982, L. 2.500.000.
AUTOBIANCHI A112 ELEGANT 1983 bruno metallizzato L. 1.800.000. Tel. 827782.
FIAT UNO SX DIGIT 1987 canna fucile L. 6.000.000 garanzia 6 mesi. Tel. 827782.

FIAT UNO 70 SX grigio metallizzato 1988. Tel. 383050.
ALFA ROMEO 164 TWIN SPARK 1989 grigio metallizzato full optional garanzia 3 mesi. Tel. 383050.
LANCIA THEMA 16v STATION WAGON grigio metallizzato 1990. Tel. 383050.
ALFA ROMEO DUETTO 1.6 SPIDER 1988 nero garanzia 6 mesi. Tel. 383050.
AUSTIN METRO 1000 Red Off 1988. Telefono 383050.
FIAT UNO 1.1 i.e. CAT '93 rosso metallizzato 12 mesi garanzia. Tel. 383050.
PEUGEOT 309 GTI 16v grigio scuro metallizzato '90, 3 mesi garanzia. Tel. 383050.
OPEL OMEGA 1.8 DIAMONT 1989 rosso met. garanzia 6 mesi. Tel. 383050.
FIAT TEMPRA 2.0 4x4 S.W. 1993 azzurro met. Garanzia 6 mesi. Tel. 383050.
FIAT FIORINO DIESEL autocarro 1989 bianco garanzia 6 mesi. Tel. 383050.

PORSCHE 924 argento metallizzato, 1980. Tel. 830308.
VOLVO 480 TURBO grigio metallizzato, 1989. Tel. 830308.
VOLVO 480 TURBO nero metallizzato, aria condizionata, 1988. Tel. 830308.
VOLVO 240 POLAR full optional, rosso, 11/'90. Tel. 830308.
MERCEDES 250 D 1986, bianco. Tel. 830308.
VOLVO 740 GLT 16v S.W. bianco, 11/'89. Tel. 830308.
BMW 520i 1988 grigio metallizzato. Tel. 830308.
VOLVO 850 GLT lusso 2.0 argento metallizzato 1993 garanzia originale. Tel. 830308.
VOLVO 740 GLE I S.W. 12/87 bianco. Tel. 830308.
RENAULT R19 1.8 16v 3 porte 1991 nero. Tel. 830308.
FIAT CROMA I.e. TURBO full optional 1991 nero metallizzato garanzia 6 mesi. Tel. 383050.
OPEL KADETT 1.4 CLUB S.W. 1991 t.a. rosso garanzia 3 mesi. Tel. 383050.
PEUGEOT 205 1.1 5 porte 1991 t.a. rosso garanzia 6 mesi. Tel. 383050.

FIAT REGATA 100 S argento 1985. Tel. 662444.
CITROEN BX 1.1 amaranto 1988. Tel. 662444.
ALFA ROMEO 33 1.5 argento 1987. Tel. 662444.
SEAT IBIZA 1.50 rosso 1987. Tel. 662444.
FIAT UNO FIRE bianco 1986. Tel. 662444.
ALFA ROMEO 1.5 QUADRIFOGLIO ORO beige 1984. Tel. 662444.
FIAT REGATA 70S azzurro 1985. Tel. 662444.
FIAT UNO TURBO grigio met. 1990. Tel. 662444.
FIAT 126 BIS bianca 1989. Tel. 662444.
FORD FIESTA 1.1 grigio met. 1991. Tel. 662444.

COMPRA adesso, inizia a pagare in estate! Cabriolet Bertone 100 cv ultra perfetta, accessoriatissima, ruote in lega e gomme P600 nuove senza acconto a sole lire 299.000 mensili. Concessionaria Alpina Hyundai + Innocenti, tel. 362821.
COMPRA adesso, inizia a pagare in estate! Fiat Tempra 1600 perfetta unica mano, 1991, tenuta scrupolosamente, grande prestigio, senza acconto a sole lire 326.000 mensili. Concessionaria Alpina Hyundai + Innocenti, tel. 226600.
COMPRA adesso, inizia a pagare in estate! Citroen BX 1900 GTi catalizzata, unica mano, fortemente accessoriata, oltre 200 km/h, radio Rds hi-fi, senza acconto a sole 320.000 mensili. Concessionaria Alpina Hyundai + Innocenti, tel. 226600.
COMPRA adesso, inizia a pagare in estate! Splendida Citroen AX Sport 1300, dispari, accessoriata, autoradio, gomme maggiorate, senza acconto a sole lire 190.000 mensili. Concessionaria Alpina Hyundai + Innocenti, tel. 226600.
COMPRA adesso, inizia a pagare in estate! Ottima Citroen AX 950 cc, unico proprietario, pochi chilometri, 5 marce, tetto apribile, ideale per città e neopatentati, senza acconto a sole lire 150.000 mensili. Concessionaria Alpina Hyundai + Innocenti, tel. 226600.
COMPRA adesso, inizia a pagare in estate! Ottima Seat Malaga 1500 GLX, finestrini elettrici, ruote maggiorate, interni lusso, senza acconto a sole lire 149.000 mensili.